VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 100)
z dnia 21 czerwca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 100)

21 czerwca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji i **Jerzego Polaczka (PiS)** zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.” (druk nr 1547);

– przyjęcie dezyderatu Komisji Infrastruktury do ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Justyna Skrzydło** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Anna Dakowicz-Nawrocka** zastępca dyrektora Departamentu Kształcenia Ogólnego Ministerstwa Edukacji Narodowej, **Michał Rzemieniewski** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, mjr **Arkadiusz Gajewski** specjalista w Zarządzie Prewencji Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Sudoł** p.o. dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Krzysztof Kondraciuk** dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Marcin Chmielewski** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marek Konkolewski** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Leszek Rafalski** dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Wojciech Pasieczny** wiceprezes Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym, **Andrzej Markowski** członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **Zbigniew Włodarczyk** zastępca komendanta Straży Miejskiej miasta stołecznego Warszawy, **Jacek Zalewski** prezes Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu, powoli będziemy zaczynać posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Z posiadanych przeze mnie informacji wynika, że w drodze do nas znajduje się pan minister Andrzej Adamczyk. Jeszcze chwilę potrwa zanim uda mu się dotrzeć do Sejmu, ale miejmy nadzieję, że za moment się pojawi.

Szanowni państwo, porządek dzienny posiedzenia przewiduje rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.”, druk sejmowy nr 1547. Powyższą problematykę przedstawi Wysokiej Komisji minister infrastruktury, który – mam nadzieję – za chwilę do nas przybędzie. Zakładam, że każdy z państwa miał okazję dotrzeć do dokumentu z druku nr 1547, miał czas na zapoznanie się z jego treścią i przeanalizowanie poszczególnych zapisów.

Proszę państwa, dokument dotyczący bezpieczeństwa w ruchu drogowym znalazł się w pierwotnym planie posiedzenia, który został dostarczony członkom Komisji. Plany nam się jednak nieco zmieniły i dlatego proponuję poszerzenie porządku o pkt 2 o przyjęcie dezyderatu Komisji Infrastruktury do ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim. Dezyderat stanowi pokłosie wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury, które miało miejsce w Starogardzie Gdańskim i Chojnicach. Mieliśmy wówczas okazję zapoznać się z dość specyficznym problemem i uznaliśmy, przynajmniej taka była moja propozycja, że warto to zagadnienie omówić szerzej. W tym celu został przygotowany projekt dezyderatu, który chciałbym, żeby Komisja przyjęła w pkt 2 porządku dziennego.

Czy do porządku obrad w takim kształcie macie państwo jakieś uwagi? Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny.

Czy każdy z państwa posłów ma w swojej skrzynce w poczcie elektronicznej, treść dezyderatu? Zdążyliście państwo się z nim zapoznać i go przeanalizować? Świetnie.

Proszę państwa, jak widzicie na sali, na dzisiejsze posiedzenie przybyli licznie goście. Jest z nami m.in. pan Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, są towarzyszący mu: pani Karolina Dankowska i pan Marek Wierzchowski, widzę również pana Marka Konkolewskiego, dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru na Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jest także pan Jan Urbanowicz dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego oraz kilku przedstawicieli ministra spraw wewnętrznych i administracji, którzy, mam nadzieję, zaprezentują nam się bliżej podczas dyskusji. Jest z nami pan Zdzisław Sudoł, który pełni obowiązki dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Serdecznie witamy na naszych obradach zastępcę komendanta Straży Miejskiej miasta stołecznego Warszawy pana Zbigniewa Włodarczyka. Witam przedstawicieli Ministerstwa Edukacji Narodowej i Ministerstwa Obrony Narodowej. O tym, kto reprezentuje te instytucje, poinformuję państwa, kiedy przedstawiciele resortów zabiorą głos w dyskusji. Jak zwykle naszym obradom przysłuchuje się przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli. Obecny jest także pan Krzysztof Kondraciuk, dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, widzę przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, Ogólnopolskiego Związku Pracowników Transportu Drogowego i Polskiego Związku Motoryzacyjnego.

Pytałem już o państwa uwagi do porządku dziennego, ale powtórzę to pytanie ponownie, po zakończeniu formalności związanych z przywitaniem gości. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie ma uwag. Możemy zatem przystąpić do procedowania. Cały czas czekamy na przybycie ministra Adamczyka. Zdaje się, że jest przygotowana jakaś prezentacja. Czy od strony technicznej wszystko jest gotowe? Doskonale. Kto z państwa będzie przedstawiał prezentację? Pan sekretarz Romik? Bardzo się cieszę.

Ogłaszam kilka minut tzw. przerwy technicznej.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wznawiam posiedzenie. Jest z nami pani minister Justyna Skrzydło, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, rozumiem, że w zastępstwie za anonsowanego wcześniej ministra Adamczyka. Witamy panią minister. Oddaję pani głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Justyna Skrzydło:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na dzisiejszym posiedzeniu mam przyjemność reprezentować Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Tematem naszego wystąpienia jest stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz informacja o działaniach, jakie były realizowane w tym zakresie w 2016 r. Raport, który prezentujemy, jest kolejnym, jaki został poświęcony analizie zjawisk występujących na polskich drogach. Chodzi zwłaszcza o niepokojące zjawiska, do których dochodzi na naszych drogach, na niwelowanie których powinniśmy zwrócić szczególną uwagę.

Poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach jest procesem długofalowym, o czym doskonale wiedzą wszyscy biorący udział w posiedzeniu Komisji. Wymaga on prowadzenia przemyślanej i perspektywicznej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu dro-

gowego. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, kierowane przez pana ministra Andrzeja Adamczyka, dokładnie taką politykę realizuje. W jej centrum zainteresowania znajduje się obywatel, uczestnik ruchu drogowego. Działania podejmowane w ramach tej polityki bazują na rzeczywistych i empirycznie potwierdzonych danych. Podejmowane działania opierają się na głębokiej analizie obecnie obowiązujących przepisów. W ich ramach przedstawiamy propozycje legislacyjne zmierzające w kierunku mądrego i spójnego prawa. Staramy się także umiejętnie wpływać na zachowania ludzi na drodze, m. in. poprzez prowadzenie przemyślanych społecznych akcji informacyjno-edukacyjnych.

Działania podejmowane przez resort i Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której przewodniczy minister Adamczyk, ukierunkowane są na osiągnięcie bardzo konkretnego celu, jakim jest redukcja liczby wypadków drogowych najbardziej tragicznych w skutkach. Dlatego pragnę zapewnić Wysoką Komisję i wszystkich zgromadzonych przedstawicieli podmiotów wchodzących w skład Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, że bardzo uważnie wsłuchujemy się we wszystkie głosy, przede wszystkim te krytyczne. Interesują nas opinie kierowców, stowarzyszeń i organizacji branżowych, wszystkich, którym leży na sercu poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Raport, który dziś przedstawiamy traktujemy jako zachętę do dalszych prac i przyjęcie na siebie pewnego zobowiązania. Jest to zobowiązanie do współpracy w niezwykle ważnym działaniu ukierunkowanym na ratowanie ludzkiego życia i zdrowia. Za chwilę pan Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawi państwu założenia i główne, kierunkowe tezy raportu. Na zakończenie mojego krótkiego wystąpienia chciałam zachęcić państwa do spojrzenia na raport z różnej perspektywy, po pierwsze jako członków Komisji Infrastruktury, ale także jako uczestników ruchu drogowego, którymi wszyscy na co dzień jesteśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani minister. Rozumiem, że przekazuje pani głos sekretarzowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Podsekretarz stanu w MIiB Justyna Skrzydło:

Za pozwoleniem pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Panie przewodniczący, pani minister, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, zgodnie z zapowiedzią, przystępuję do omówienia dokumentu zatytułowanego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.”. jest on realizacją obowiązku ustawowego nałożonego postanowieniami art. 140e ust. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z tym artykułem, przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego składa Radzie Ministrów corocznie, do końca marca, sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Następnie Prezes Rady Ministrów składa Sejmowi i Senatowi, do końca kwietnia każdego roku, sprawozdanie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w danym roku. Opisany obowiązek został w bieżącym roku spełniony zgodnie z wymogami ustawowymi. W dniu 31 marca 2017 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła dokument, 20 kwietnia został on przyjęty przez Komitet Rady Ministrów, a 5 maja ostatecznie rozstrzygnięto kwestie związane z przekazaniem raportu poszczególnym instytucjom państwa.

Jeżeli chodzi o sam raport, to zawiera on charakterystyki najważniejszych zdarzeń drogowych i ocenę sytuacji w skali kraju i poszczególnych województw. Warto zauważyć, że w bieżącym roku potraktowaliśmy kwestie stanu bezpieczeństwa w poszczególnych województwach jako dodatkowy, odrębny załącznik do raportu. Uczyniliśmy tak, żeby móc poświęcić więcej miejsca na przedstawienie działań, jakie były podejmowane w 2016 r. i zaprezentowanie wniosków, które wypływały zarówno z podejmowanych działań, jak i ze stwierdzonego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Struktura raportu nie zmieniła się w porównaniu do raportów z lat ubiegłych. Podstawowe zakresy tematyczne raportu i najważniejsze dane znajdują się na slajdach, które będą na bieżąco wyświetlane w trakcie mojego wystąpienia. Tabele i wykresy prezentujące stan bezpieczeństwa ruchu drogowego opatrzyliśmy dodatkowo zwięzłymi komentarzami, analizami i wstępnymi wnioskami. Raport składa się z pięciu części: informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, charakterystyk najważniejszych zdarzeń drogowych, oceny sytuacji w Polsce i w każdym województwie i sprawozdania z wykonania programu realizacyjnego za okres 2015-2016. Prezentujemy działania podejmowane na rzecz wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego, także te, które realizował Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pozostałe działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, spoza programu realizacyjnego, a więc niejako dodatkowe komponenty wspierające realizowane w 2016 r. oraz stan wdrożenia rekomendacji na przyszłość. Chodzi o realizację zadań przedstawionych w dokumencie „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.".

Jeśli chodzi o zawartość merytoryczną pierwszego punktu, to rozpoczyna się ona od przedstawienia sytuacji Polski na tle państw Unii Europejskiej w 2016 r. Z danych opublikowanych przez Komisję Europejską wynika, że w 2016 r. na unijnych drogach ogółem śmierć poniosło ponad 25,5 tysiąca osób, w sumie ok. 600 osób więcej niż w roku 2015, ale o 6 tysięcy mniej niż w roku 2010. Według szacunków Komisji 135 tysięcy obywateli odniosło poważne obrażenia w wyniku wypadków drogowych. Średni poziom zagrożenia w Unii Europejskiej osiągnął w 2016 r. wartość 5,0 zabitych na 100 tysięcy mieszkańców. Ten wskaźnik jest nadal bardzo wysoki w krajach Unii, ale niestety Polska ma ten wskaźnik znacznie wyższy. Za 2016 r. wynosił on w naszym kraju 7,9 zabitych na 100 tysięcy mieszkańców, co uplasowało nas na czwartym miejscu od końca pośród państw Unii.

Jeżeli chodzi o zagadnienie intensyfikacji działań w zakresie bezpieczeństwa drogowego w skali całej Unii, to przypomnę państwu, że wczoraj Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu opublikowała swój raport, w którym stwierdzono, że poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach Unii znajduje się w stagnacji od trzech lat. Jest to trend, który utrzymuje się we wszystkich państwach Unii Europejskiej. Aż 15 krajów UE odnotowuje stagnację lub pogorszenie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co należy uznać za niedobrą informację, jeśli chodzi o ogólnoeuropejski wymiar problemu.

Polska, pośród krajów Unii, w dalszym ciągu znajduje się w gronie państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym. Jak powiedziałem, jesteśmy na czwartym miejscu od końca, ale jeżeli chodzi o długookresowy trend wskaźnika demograficznego, czyli liczby osób zabitych na 100 tysięcy mieszkańców, osiągnęliśmy redukcję rzędu 46%, co wyraźnie plasuje nas powyżej unijnej średniej w długookresowym trendzie spadkowym.

Jak wyglądało bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2016 r.? Na terenie naszego kraju odnotowaliśmy 33 664 wypadki drogowe, w sumie było to o 697 wypadków więcej niż w roku poprzednim. W ujęciu procentowym przyrost wyniósł 2,1% w porównaniu rok do roku. We wszystkich wypadkach zginęło 3026 osób, o 88 więcej niż w roku 2015. Wzrost wyniósł 3%. Liczba rannych, w tym ciężko, także wzrosła i wyniosła łącznie 40 766, o 988 osób więcej niż w 2015 r. W ujęciu procentowym wzrost wyniósł 2,5%. W przypadku osób ciężko rannych, których było 12 109, odnotowano wzrost o 909 osób, czyli o 8,1%. Odnotowano znaczny wzrost kolizji drogowych. Z danych statystycznych wynika, że było ich 406 622.

Jeśli chcielibyśmy porównać statystyki i poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym ze stanem na polskich drogach w 2014 r., to okaże się, że tylko liczba osób ciężko rannych wzrosła o ok. 3,5%. Liczba wypadków i ofiar śmiertelnych zmniejszyła się, odpowiednio o 3,7% i 5,5%.

Kilka słów na temat analizy realizacji narodowej strategii bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przypomnę, że w 2013 r. został przyjęty i nadal obowiązuje „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020". W zakresie celu pośredniego na 2016 r. doszło niestety do przekroczenia pierwotnych założeń, które przewi-

dywały, że na polskich drogach nie zginie więcej niż 2613 osób. W 2016 r. liczba ofiar śmiertelnych wyniosła 3026 osób. Odchylenie wyniosło ok. 16%. Jeśli chodzi o osoby ciężko ranne, których liczba także została określona w celach pośrednich i końcowych programu, odnotowano odchylenia aż o 43,1%. „Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020" przewidywał, że liczba osób ciężko rannych spadnie do poziomu niższego niż 6900 osób.

Jak wyglądał w 2016 r. podział na poszczególne rodzaje wypadków? Najwięcej ofiar śmiertelnych spowodowało najechanie na pieszego. Doszło do 906 takich wypadków. Bardzo dużo ofiar śmiertelnych pociągnęły za sobą także zderzenia czołowe i boczne. Odpowiednio było to 511 i 548 ofiar. Ponad 400 osób zginęło w 2016 r. w wyniku najechania na drzewo. W minionym roku w wypadkach drogowych polegających na zderzeniach czołowych i bocznych oraz na najechaniu na drzewo zginęło 135 osób więcej niż w roku 2015. Powyższe liczby potwierdzają także związek przyczynowo-skutkowy, jeśli chodzi o ciężar obrażeń i liczbę ofiar, który obserwuje się pomiędzy wzrostem liczby wypadków i poruszaniem się pojazdów z nadmierną prędkością. To wszystko w proporcjonalny sposób przekłada się oczywiście ostatecznie na liczbę zabitych i rannych.

W 2016 r., w porównaniu do roku wcześniejszego, odnotowano wzrost liczby ofiar wśród kierujących i pasażerów pojazdów. Ogółem, w obszarach zabudowanych i niezabudowanych, liczba zabitych kierujących wzrosła o 4%, a liczba pasażerów, którzy ponieśli śmierć, o 14,1%. Liczba ciężko rannych wśród kierujących wzrosła w porównywanym okresie o 7,9%, a wśród pasażerów o 11,7%. Jeśli chodzi o wypadkowość osób z udziałem pieszych i rowerzystów, czyli niechronionych uczestników ruchu drogowego, to mimo wzrostu liczby wypadków drogowych ogółem, zanotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem pieszych. Ten fakt należy odnotować z zadowoleniem. Liczba ofiar wśród pieszych zmniejszyła się o 5,1%, a wśród rowerzystów liczba ofiar obniżyła się o 9,7%. Jak powiedziałem, cieszy spadek liczby ofiar w grupie niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o pozycje, w których odnotowano wzrost liczby ofiar, bo to jest w tym przypadku najbardziej istotne, trzeba podkreślić, że o 6,5% wzrosła liczba wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, co niestety przełożyło się na wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków w tej kategorii o 13,6%. Znacznie wzrosła także liczba zabitych pasażerów w ruchu drogowym.

Patrząc na statystyki wypadków ze względu na płeć ofiar widzimy, że od kilku lat sytuacja się nie zmienia. Trend jest w miarę stały, jeśli chodzi o rodzaje wypadków powodowane przez mężczyzn i kwestie związane z ofiarami śmiertelnymi w tej samej grupie osób.

Warto powiedzieć kilka słów na temat okoliczności wypadków drogowych. Główne przyczyny, które złożyły się na pogorszenie stanu bezpieczeństwa na polskich drogach w 2016 r. to: wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, takich wypadków mieliśmy 1274, wtargniecie na jezdnię zza pojazdu lub przeszkody, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym i wejście na jezdnię przy czerwonym świetle. Jeśli chodzi o przyczyny wypadków, które leżały po stronie kierujących pojazdami, w tej grupie odnotowano największy wzrost liczby wypadków i ofiar śmiertelnych, to należy wymienić przede wszystkim: nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu panujących na drodze i nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego. Ta ostatnia przyczyna, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa na drodze, posiada ogromne znaczenie w interakcjach pieszy-kierowca.

Jeśli chodzi o miejsca, w których dochodziło do wypadków, to najwięcej wypadków odnotowano, podobnie jak w latach wcześniejszych, na odcinkach prostych dróg i na skrzyżowaniach z drogą z pierwszeństwem przejazdu. Bezpośrednio przekładają się na to wcześniej wymienione przeze mnie przyczyny, tzn. niedostosowanie prędkości jazdy do warunków panujących na drodze i nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu.

Warto odnotować, na drogach jakich kategorii dochodziło najczęściej do wypadków. Najwięcej wypadków odnotowano na drogach powiatowych, następnie krajowych, wojewódzkich i gminnych. Tak wygląda kwalifikacja ilościowa zdarzeń drogowych w zależności od jakości drogi.

Proszę państwa, monitorujemy także czas, kiedy dochodzi do wypadków. Analizujemy tę kwestię w ujęciu rok do roku i poprzez porównanie poszczególnych miesięcy. Wyraźnie widać, że znacznie pogorszyło się bezpieczeństwo ruchu drogowego w okresie od maja do października. Rok 2016 pod względem bezpieczeństwa w ruchu drogowym wyglądał bardzo korzystnie w okresie od stycznia do kwietnia i później, w okresie listopad-grudzień. W okresie jesienno-zimowym lepiej wyglądała także kwestia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Najwięcej wypadków zdarza się w Polsce w piątki i w okresie weekendów. Wtedy odnotowujemy najwięcej ofiar śmiertelnych i rannych. Najgorzej wygląda pod tym względem piątek. Pod względem liczby ofiar śmiertelnych dwa najgorsze dni tygodnia to piątek i sobota. Zdarzenia drogowe, do których wówczas dochodzi, pociągają za sobą najbardziej tragiczne skutki.

Powiem teraz kilka zdań na temat kształtowania się długookresowych trendów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawia zawsze w swoim raporcie tendencje, które odnosi do założeń „Narodowego Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020". Zachodzące zmiany pokazujemy począwszy od roku 2007. Warto zwrócić uwagę przede wszystkim na wykres ilustrujący zmiany w zakresie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Dane zostały zagregowane w podziale na poszczególne kategorie uczestników ruchu drogowego. Mamy więc zestawienie dotyczące pieszych, rowerzystów, motocyklistów i kierujących poszczególnymi rodzajami samochodów. Na wykresach można sobie przeanalizować zmiany, które zachodziły na przestrzeni kilku ostatnich lat, co pozwala na porównanie długookresowych trendów.

Warto prześledzić, jak w 2016 r. kształtowały się wskaźniki zagrożenia w poszczególnych województwach. Ważny jest wskaźnik demograficzny, na 100 tysięcy mieszkańców. Zawsze go monitorujemy, także na podstawie danych GUS. Wskaźniki prezentują liczbę wypadków na 100 km dróg publicznych, tzw. gęstość, ciężkość zdarzeń, czyli liczbę ofiar śmiertelnych na 100 wypadków oraz liczbę ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 tysięcy mieszkańców w poszczególnych województwach.

Jak chyba wspomniałem na wstępie, podobnie jak to miało miejsce we wcześniejszych sprawozdaniach, żeby móc porównać sytuację w poszczególnych województwach pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego przygotowaliśmy tzw. karty województw. Pracowaliśmy nad nimi wspólnie z partnerami z wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Udało nam się zidentyfikować główne problemy w danym województwie oraz sformułować wnioski, które są przecież najważniejszą sprawą, jeśli chodzi o analizy statystyczne zdarzeń mających miejsce w 2016 r.

Jeśli chodzi stricte o realizację zadań przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, to w 2016 r. pokusiliśmy się o estymację kosztów zdarzeń drogowych. Ponieważ procedura jest czasochłonna i skomplikowana wykonaliśmy tylko obliczenia dla roku 2015. Koszty zdarzeń drogowych za rok 2016 będą gotowe dopiero pod koniec 2017 r. Okazało się, że 2015 r. był pod tym względem dość korzystny. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi zwróciliśmy szczególną uwagę na obliczanie średniego kosztu zdarzeń drogowych w powiązaniu ze skutkami społeczno-ekonomicznymi tych zdarzeń. Wskazaliśmy, jakie obciążenia dla państwa wygenerowały poszczególne zdarzenia i kolizje na drogach. Koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych podzieliliśmy na koszty związane z ofiarami śmiertelnymi, ciężko rannymi i lekko rannymi. Osobno wykazaliśmy koszty kolizji drogowych i wypadków drogowych. Działając wspólnie z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów, oparliśmy się na wypracowanej metodologii PANDORA.

Konkretne działania mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, realizacją których zajął się Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przewidywały m.in. realizację oceny zagadnień dotyczących medycyny ratunkowej i medycyny katastrof. Znalazł się pośród nich projekt katalogu zadań do realizacji w obszarze ratownictwa i opieki powypadkowej. Przypominam, że jest to ważny filar w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Podpisaliśmy także cztery preumowy na projekty prowadzone przez Sekretariat KRBRD w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Są to całkiem nowe zadania, które będą reali-

zowane do 2020 r. Szczególnie warto odnotować umowę dotyczącą działań edukacyjnych na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Jest ona realizowana w tym roku zgodnie z przyjętym harmonogramem. Zostaliśmy także sygnatariuszem Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania edukacyjnych turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wspomniany projekt został bardzo wzmocniony na poziomie krajowym. Porozumienie podpisał pan minister Andrzej Adamczyk, z ramienia Ministerstwa Edukacji Narodowej pani minister Anna Zalewska, w imieniu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji pan minister Jarosław Zieliński oraz przedstawiciele Komendy Głównej Policji i Polskiego Związku Motorowego.

Kilka słów na temat działań informacyjno-promocyjnych i edukacyjnych prowadzonych przez KRBRD, które dotyczą prewencji w ruchu drogowym. Opracowaliśmy przepisy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dostępne w 11 wersjach językowych, co – jak nam się wydaje, ma konkretny wpływ na realizację działań z tego zakresu wobec obcokrajowców przebywających na terytorium naszego kraju. Jest to także przydatny materiał dla obywateli polskich, którzy udają się za granicę. Udostępniliśmy darmową aplikację „Going Abroad", włączyliśmy się w obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, przeprowadziliśmy kampanię w mediach społecznościowych i kampanie wiralowe pod tytułem „…nie odchodź, żyj!", które były dedykowane bezpieczeństwu pieszych uczestników ruchu drogowego, szczególnie w okresie jesienno-zimowym. Sporządziliśmy również ekspertyzę na temat obowiązującego stanu prawnego w krajach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ruchu drogowym oraz polskich regulacji prawnych z obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, które można uznać za błędy logiczne lub których treść odbiega od zmieniającej się rzeczywistości.

W raporcie przedstawiliśmy także działania szeregu innych instytucji, poza Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, które w ciągu 2016 r. były podejmowane zarówno na poziomie centralnym, jak i regionalnym. Formalnie nie wchodzą one w system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego KRBRD i wojewódzkich rad bezpieczeństwa, ale uznaliśmy, że warto pokazać działania służące poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jakie były realizowane w związku z kierunkami wyznaczonymi w „Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020". Chodziło nam także o pokazanie efektów tych działań.

Przechodzę teraz do przedstawienia, jak wyglądało wykonanie Programu Realizacyjnego na lata 2015-2016. Wskazano jednoznacznie na kwestie związane z intensyfikacją zadań, jakie były przewidziane do realizacji w ramach Programu w okresie dwóch lat. Łączna liczba działań wynosiła 34. Zrealizowano 18 spośród nich. W realizacji znajduje się 12 zadań. 4 zrealizowane zadania mieściły się w zakresie legislacji. Warto zaznaczyć, że nadrobiono opóźnienia realizacyjne w przypadku zadań, które były wskazane w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i w Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016.

Jeśli chodzi o stan wdrożenia rekomendacji i pewne dodatkowe kwestie, jakie zostały doprecyzowane w dokumencie KRBRD z 2015 r., znajdziecie je państwo w przygotowanym materiale. Najbardziej istotne są sprawy dotyczące wdrożenia rekomendacji na przyszłość określonych w ubiegłorocznym dokumencie. Największe znaczenie mają postępy w zakresie analizy przepisów prawa determinujących obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego i propozycje nowych zapisów, a w dłuższym okresie analiza opracowania odrębnego aktu prawnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ważna jest także systemowa realizacja zadań wskazanych przez inne instytucje, w tym międzynarodowe. Są one zawarte w dokumentach analitycznych dostępnych w Sekretariacie KRBRD. Mam na myśli dokumenty Banku Światowego, ale także opracowania Najwyższej Izby Kontroli. Jedno z tych zadań to zbudowanie i udostępnienie systemu informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego, ale także wszelkie kwestie związane z uporządkowaniem oznakowania, zarządzaniem prędkością itd. W tym miejscu należy wspomnieć, że zostało już oddane opracowanie zawierające wytyczne do zarządzania prędkością na drogach samorządowych. Zostało ono dostarczone samorządowym zarządcom dróg i jest także dostępne na internetowej stronie Krajowej Rady Bezpieczeństwa

Ruchu Drogowego. W 2016 r. trwały prace związane z dalszym doposażaniem służb nadzoru i ratownictwa drogowego oraz zwracano szczególną uwagę na edukację w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwiększono także nacisk na problematykę związaną z osobami starszymi uczestniczącymi w ruchu drogowym. Szczegółowe informacje na temat wykonania poszczególnych zadań zawartych w rekomendacjach znajdziecie państwo w przedłożonym sprawozdaniu.

Z mojej strony to wszystko. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. otwieram dyskusję nad przedstawionym dokumentem. Kto z państwa chciałby wziąć udział w dyskusji? Widzę pierwsze zgłoszenia. Najpierw pan poseł Król, później poseł Lassota, a następnie poseł Polaczek. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni państwo, zacznę od najbardziej niepokojącego elementu tego raportu w mojej ocenie, czyli od liczby ofiar pośród motorowerzystów i motocyklistów. Pokazane dane są bardzo smutne i właśnie od nich chciałbym zacząć moją wypowiedź. Liczba motocyklistów, którzy w 2016 r. ponieśli śmierć na drogach wzrosła o 17%, a tych, którzy zostali ciężko ranni o blisko 9%. Wśród motorowerzystów odnotowano wzrost ofiar wypadków o 18,5%. W raporcie znajduje się zdanie, że wśród śmiertelnych ofiar wypadków szczególnie niepokojący jest wzrost ofiar w grupie motocyklistów i motorowerzystów. Nie bez kozery od tego zaczynam, ponieważ według mnie, należy się bardzo poważnie nad tym zastanowić i skonfrontować podane dane z faktem, iż wprowadzono zmiany w przepisach dopuszczających do jazdy jednośladami. Miało to miejsce pod koniec zeszłej kadencji Sejmu. Wydaje mi się, że powinniśmy chyba uderzyć się w piersi, ponieważ przynajmniej częściowo zmiany przepisów przyczyniły się do większej liczby ofiar wśród motocyklistów. Pozwolę sobie na stwierdzenie, że jednak mimo wszystko prowadzenie samochodu nie jest tym samym co jazda motocyklem i dlatego tylko prawo jazdy na samochód nie wystarcza. W świetle podanych informacji pozwolę sobie na roboczo zaproponować przynajmniej wprowadzenie obowiązkowego kursu dla osób, które decydują się poruszać po drogach jednośladem, a wcześniej jeździły tylko samochodem osobowym. Być może okazałoby się to skutecznym antidotum i w przyszłości smutna statystyka wypadków z udziałem motocyklistów nie wyglądałaby już tak zatrważająco. Życia ofiarom nie przywrócimy, ale musimy wyciągać wnioski. To pierwsza sprawa, która bardzo mnie uderzyła w treści raportu. W mojej ocenie musimy podjąć konkretne działania w tym zakresie.

Kwestia druga. Być może nie jest to temat do żartów, ale być może państwo wiecie, jaki jest mój stosunek do osób nadużywających alkoholu, zwłaszcza że jestem abstynentem. Zwracam uwagę, że cały czas liczba wypadków powodowanych przez osoby będące pod wpływem alkoholu jest znacząca i dlatego chciałbym się teraz odnieść do pierwszego podziału dokonanego przez autorów raportu. Czytając dalej materiał można pewne rzeczy wyselekcjonować i uściślić, ale jeśli chodzi o przypadki związane z alkoholem i narkotykami, mam na myśli tabelę zaprezentowaną na stronie 13, ogólne stwierdzenie „z udziałem nietrzeźwych" nieco chyba zamazuje rzeczywisty obraz. Zdaję sobie sprawę, że od policjanta, który przyjeżdża na miejsce zdarzenia, wymaga się podania jego przyczyny i najłatwiej jest powiedzieć, że ktoś był nietrzeźwy, ale jeśli chcemy wyciągać prawidłowe wnioski i proponować skuteczne działania trzeba identyfikować i opisywać wszystkie czynniki, jakie mogły mieć wpływ na to, iż doszło do wypadku.

Trzecia kwestia. W mojej ocenie, cały czas dotyka nas efekt decyzji poprzedniej kadencji Sejmu, zwłaszcza tych podejmowanych pod sam koniec. Zdaje się, że to ówczesny klub SLD był autorem dość radykalnego podejścia do kwestii fotoradarów. Faktem jest, że dochodziło do zjawisk patologicznych. Nie chcę wymieniać konkretnych nazw, ale były w Polsce gminy, które przy pomocy wpływów z fotoradarów były w stanie zorganizować festiwal. To pokazuje oczywiście rozmiary patologii, ale wcale nie zmienia faktu, że radary miały jakiś pozytywny wpływ na bezpieczeństwo podczas jazdy. Uważam, że powinniśmy zastanowić się nad tym, jak politykę państwa w tym zakresie ułożyć na nowo i z sensem.

Ostatnia sprawa, bo myślę, że chętnych do dyskusji będzie dość dużo. Być może komuś wyda się to trywialne, ale ja uważam, iż ta kwestia w coraz większym stopniu wpływa na bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów, ale także osób kierujących pojazdami. Chodzi mi o słuchawki podłączone do telefonu lub innego urządzenia odtwarzającego muzykę. Żeby było jasne, jestem osobą która nie wyobraża sobie życia bez muzyki. Jednak jeśli postawimy się w roli kierowcy, to zauważymy jakie ma on nikłe możliwości zwrócenia uwagi innych uczestników ruchu, na przykład pieszego lub rowerzysty, którzy mają włożone do uszu słuchawki, jeśli zachodzi konieczność wykonania gwałtownego manewru lub niestandardowego zachowania się na drodze. Jedyne, co może zrobić kierowca, to użyć sygnału dźwiękowego, ale jest mała szansa, że usłyszy go rowerzysta, który w tym samym momencie słucha głośnej muzyki przez słuchawki. Od razu wyjaśniam, że kwestia dotycząca słuchawek nie powinna, w mojej ocenie, podlegać regulacji w formie nowych przepisów. Zwróciłbym się jednak do przedstawicieli ministerstwa o uwzględnienie w pracach kwestii wyrobienia u pieszych dobrego nawyku związanego z faktem zbliżania się do przejścia przez jezdnię. W takim momencie pieszy powinien wyjąć słuchawki z uszu. Jeśli zaś chodzi o rowerzystów, to apelowałbym, aby jeżeli korzystają z drogi publicznej i muszą słuchać muzyki, to niech przynajmniej dostosują jej głośność do warunków panujących dookoła. Niech słyszą również, co się dzieje w ich pobliżu. Być może udałoby się ministerstwu jeszcze w tym roku, a jeśli nie, to w przyszłym, przeprowadzić kampanię na rzecz odpowiedzialnego korzystania ze słuchawek przez uczestników ruchu drogowego. Myślę, że przyczyniłoby się to do poprawy smutnych statystyk, jeśli chodzi o liczbę wypadków.

To wszystkie kwestie, o których chciałem powiedzieć na początku. Szczególnie leży mi na sercu problem związany z motocyklistami i z korzystaniem ze słuchawek na drogach publicznych. Prosiłbym o komentarz do tych spraw ze strony przedstawicieli ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Lassota, bardzo proszę.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, materiał jest przygotowany dość dobrze i starannie. W zasadzie, niewiele różni się od materiałów na ten temat z lat ubiegłych. One także były opracowane raczej bez zarzutu.

Wyraźnie widać, że 2016 r. był czasem, kiedy wzrosła liczba wypadków. Wyraźnie nastąpiło odchylenie od trendu. Jeśli chodzi o zabitych odnotowano wzrost o prawie 100 ofiar, dokładnie było ich bodaj 88, a jeśli chodzi o ciężko rannych, to było ich o 900 więcej niż w roku poprzednim. To, czego mi zabrakło w przedłożonym raporcie, to próba jakiejś analizy, która pokazałaby, jakie przyczyny legły u stwierdzonego odchylenia. Być może były to wyłączone fotoradary, a być może jakieś zupełnie inne aspekty. Samo przedstawienie stanu faktycznego jest, według mnie, niewystarczające do stwierdzenia, że sprawozdanie jest pełne. Myślę, że autorzy powinni się pokusić o jakąś analizę przyczyn takiego stanu rzeczy.

W przeciwieństwie do pana posła Króla, chociaż to złe określenie, bo nie w przeciwieństwie, ale w odróżnieniu, chciałbym zwrócić uwagę na pierwszą pozycję z tabeli na stronie 13. Chodzi mi o liczbę wypadków z udziałem pieszych. Cały czas jest to ta kategoria wypadków, których zdarza się najwięcej. Piesi są także najliczniejszą grupą, jeśli chodzi o ofiary śmiertelne. W 2016 r. było ich ponad 900. Te dane są bardzo niepokojące. Jak wynika z raportu najechanie na pieszego miało miejsce w różnych okolicznościach, na przejściach nieoznakowanych, na przejściach oznakowanych itd., ale bez względu na te zmienne okoliczności należałoby, moim zdaniem, podjąć jakieś radykalne działania. Rozsądna wydaje mi się propozycja z poprzedniej kadencji Sejmu, która dotyczyła nowej regulacji prawnej sytuacji pieszego na przejściu. Jak dobrze pamiętam, obecny minister i wiceminister infrastruktury odrzucili tamte propozycje, ale nie przedstawili w zamian żadnych innych pomysłów. Przynajmniej dotychczas.

Trzecia sprawa. W przedstawionych propozycjach działań zabrakło mi czegoś, co jest niezwykle ważne, tak sądzę, na tyle, że powinno być realizowane w sposób ciągły. Pro-

wadzicie państwo rozmaite akcje informacyjno-edukacyjne. Akcja ma jednak to do siebie, że raz jest, a raz jej nie ma i łatwo zapomnieć o głoszonym w jej trakcie przesłaniu. Jedni pamiętają dłużej, inni krócej. Moim zdaniem koniecznością jest, aby utrzymać ciągłość edukacji komunikacyjnej w szkołach i to począwszy od najmłodszych. Nie powinno to się jednak dokonywać w formie akcyjnej, ale powinno być realizowane permanentnie, z przekazem dostosowanym do zróżnicowanego wieku odbiorców. W sprawozdaniu mówi się o tym, że trzeba podnosić świadomość użytkowników drogi. Uważam, że to co się zaszczepi młodym ludziom, jest najważniejsze i przynosi efekt przez ich całe, dalsze życie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przedstawię kilka uwag, z pewnością niepełnych i niecałościowych, ale przedłożony materiał jest na tyle precyzyjny, że pokazuje pewną tendencję, jaka zarysowała się w 2016 r. Zwrócił uwagę na ten fakt pan poseł Król. Mam na myśli 17% wzrostu liczby ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów, przy spadku ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Wzrosła także, i to znacząco, liczba śmiertelnych ofiar wypadków wśród motorowerzystów. Zestawienie informacji na temat wypadkowości w różnych przedziałach wiekowych i pod kątem specyfiki danego zdarzenia jest przedstawione bardzo precyzyjnie w materiale Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, za co osobiście pragnę podziękować całemu zespołowi, który przygotowywał raport.

Wśród uwag systemowych, jeśli tak to można określić, zostało odnotowane m.in. wprowadzenie obowiązku noszenia elementów odblaskowych na terenach niezabudowanych. Miało to wyraźny wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach pozamiejskich, nieoświetlonych w porze nocnej. Warto ten fakt odnotować także dlatego, że jest to praktyczny skutek prawnych regulacji, które wprowadza Sejm.

Jeżeli chodzi o wypadki, do jakich doszło w 2016 r., przedstawione w podziale na kategorie dróg, chciałbym zwrócić państwa uwagę na statystykę odnoszącą się do dróg powiatowych. Wyraźnie widać na wykresie, że linia odpowiadająca drogom powiatowym jest zdecydowanie najdłuższa i chyba można na tej podstawie stwierdzić, że drogi powiatowe to ten segment polskiej sieci dróg, który w okresie ostatnich dwudziestu latach, tzn. po wprowadzeniu reformy samorządowej, jest wyraźnie niedoinwestowany. Odrębną kwestią pozostaje oczywiście w tym przypadku polityka prowadzona przez powiaty w stosunku do zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i to, jak powiaty podchodzą do inwestycji w sieć dróg powiatowych. Mamy w tym obszarze zarówno dobre przykłady, jak i niechlubne, mówiąc dyplomatycznie skrajnie niedobre. Jeśli można, to poprosiłbym przedstawiciela Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o jakiś szerszy komentarz odnośnie danych statystycznych dotyczących wypadków na drogach powiatowych, tj. 10 847 wypadków w roku 2016 i 10 028 wypadków rok wcześniej. Myślę, że ta statystka jest bardzo wymowna, zwłaszcza jeśli dane zestawimy z liczbą wypadków na autostradach i drogach ekspresowych. Również odnotowano wzrosty, ale w przypadku autostrad było to 415 wypadków w 2016 r. wobec 380 w roku 2015, a na drogach ekspresowych 273 wypadki, podczas gdy rok wcześniej było ich 258. Różnica, jak widać, jest niezwykle wymowna.

W tym miejscu stawiam pytanie ekspertom, przedstawicielom ministerstwa, w jaki sposób zamierzają zwiększyć działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Chodzi mi o aktywne inicjatywy zmierzające do likwidacji miejsc niebezpiecznych, ale przede wszystkim o analizy potencjalnych możliwości wprowadzenia korekty pozwalającej na zwiększenie wydatków na inwestycje, które są realizowane na poziomie powiatów.

Moje kolejne uwagi, wydają mi się bardzo wymowne i raczej trudne do przyjęcia bez żadnego komentarza. Po pierwsze, odnotowano bardzo istotny skok w liczbie ofiar śmiertelnych po stronie użytkowników samochodów ciężarowych. Statystycznie ten wzrost wyniósł blisko 100%. W 2015 r. mieliśmy 60 ofiar śmiertelnych, a w 2016 już 114. Wzrosła także liczba ofiar śmiertelnych spowodowanych przez kierujących samocho-

dami ciężarowymi, ze 178 do 230 w okresie 2015-2016. Chciałbym usłyszeć, jak państwo to interpretujecie? Z czego wynika ta negatywna, ponadwymiarowa zmiana?

Dzisiaj, dosłownie dwie lub trzy godziny temu, przyjęliśmy plan pracy Komisji Infrastruktury na drugie półrocze bieżącego roku, ale w zaistniałej sytuacji, w świetle danych zawartych w raporcie, jako członek prezydium Komisji zaproponuję, mam nadzieję, że wspólnie z panem przewodniczącym i innymi kolegami, na razie wstępnie, aby zwołać posiedzenie Komisji w trybie pilnym wspólnie z całą Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Myślę, że warto tego typu eksperckie posiedzenie zwołać w celu wypracowania maksymalnie dużej liczby konkluzji, które byłyby dla nas pomocne i praktycznie użyteczne w dalszej parlamentarnej aktywności w zakresie legislacji, ale także pomagałyby kierownictwu Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządcom dróg powiatowych i zaproszonym ekspertom w skutecznym rozwiązywaniu istniejących problemów.

Materiał, który dziś analizujemy, jest bardzo obiektywny. Zawiera mnóstwo szczegółowych informacji przydatnych, praktycznie rzecz biorąc, każdemu zarządcy drogi i różnym strukturom na wszelkich szczeblach administracji rządowej i samorządowej. Posiedzenie, które proponuję zwołać, powinno stanowić ponowną okazję do analizy tej tematyki. To wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. O głos prosili: pan przewodniczący Żmijan, poseł Suchoń, poseł Weber i poseł Kostuś. Bardzo proszę, panowie, w takiej kolejności. Zgłaszał się jeszcze pan poseł Zasada. Przepraszam, ale nie zauważyłem od razu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeśli trzeba, to ustąpię miejsca panu posłowi Zasadzie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że nie ma takiej konieczności.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mimo że od kilkunastu lat na polskich drogach udaje nam się utrzymywać właściwą tendencję, to nie ulega jednak wątpliwości, że wskaźniki odzwierciedlające stan bezpieczeństwa na polskich drogach plasują nas w ogonie stawki europejskiej. Jesteśmy blisko końca peletonu i to się wcale nie zmienia, przynajmniej od kilkunastu lat. Za nami są jedynie Rumunia, Bułgaria i Łotwa. W związku z tym nie powinniśmy ustawać w pracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa na naszych drogach, wręcz przeciwnie powinniśmy się jeszcze bardziej mobilizować do wysiłku. Sukcesy na szczęście są i o tym też trzeba mówić. Najbardziej drastyczny wskaźnik ze wszystkich, czyli liczba osób zabitych na drogach, miał swoje apogeum w Polsce kila lat temu. Przypomnę, było to aż 8121 zabitych. Dzisiaj jesteśmy w dużo lepszej sytuacji. W 2015 r. zeszliśmy nawet poniżej 3000, ale to nadal jest bardzo dużo. Pracy dla nas wszystkich na pewno nie zabraknie. Może jeszcze do tego wątku powrócę, ale teraz chciałbym powiedzieć kilka zdań na temat przedstawionego raportu.

Raport jest przygotowany dość ciekawie, ponieważ nieco rozszerza zasób informacji na temat części wypadków, które zawsze, przy wszelkiego rodzaju analizach, umieszczano w jednym dużym worku z napisem niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Spróbuję w moim wystąpieniu odnieść się do kwestii prędkości jako takiej. Proszę zauważyć, że raport po raz pierwszy wskazuje tak wyraźnie, iż dotychczas stosowane określenie „niedostosowanie prędkości do warunków” jest bardzo nieprecyzyjne. Jeżeli przeanalizujemy największy przedział wypadków i ich skutków, czyli to co jest powiązane z prędkością poruszania się po drogach, to co się okaże? Otóż okaże się, że najwięcej wypadków wydarzyło się w dobrych warunkach pogodowych, na suchej nawierzchni, a jakby tego było mało, to na zupełnie prostych odcinkach dróg. Nie chcę się silić na wyciąganie jakichś odkrywczych wniosków, ale od kilkunastu lat jestem członkiem tej Komisji i corocznie uczestniczę w dyskusji nad raportem poświęconym tematyce bezpieczeństwa na polskich drogach. Nie ulega dla mnie wątpliwości, że przyczyna większości wypadków leży wyłącznie po stronie człowieka, tego kto użytkuje polskie drogi. I nie ma większego

znaczenia, czy chodzi o kierującego pojazdem, kierującego rowerem czy idącego pieszo. Smaczku sytuacji dodaje fakt, że ten sam człowiek, tego samego dnia, występuje w różnych rolach. Nawet zawodowy kierowca musi pokonać pieszo odcinek od domu do garażu lub miejsca pracy. Występuje zatem i w roli kierującego, i w roli pieszego. Przyłączam się oczywiście do wniosków, które stwierdzały, że przed nami wielka praca do wykonania nad poszczególnymi użytkownikami dróg. Ta praca będzie się realizować w różnym kształcie, ale zawsze powinna zmierzać w kierunku wykształcenia wśród użytkowników należytego sposobu zachowania się na drodze.

Pewnie nie odkryję Ameryki, ale przypomnę państwu, jak długo pracowaliśmy nad ustawowym wprowadzeniem daleko idących uprawnień dla rowerzystów. Chodziło o przyznanie im pierwszeństwa. Prace legislacyjne trwały długo, bo byliśmy w tej kwestii dość mocno podzieleni. Jestem przekonany, że ostatecznie postąpiliśmy słusznie, ale tamta sytuacja pokazuje, że wszyscy musimy do pewnych rzeczy dojrzeć.

Widziałem, co potrafią rowerzyści. Niedaleko budynku Sejmu, przy wjeździe z Al. Ujazdowskich w ul. Matejki kierowca powinien ustąpić pierwszeństwa przejazdu rowerzyście, ale proszę zauważyć przypadek, kiedy kierowca dojeżdża do skrzyżowania i w zasięgu jego wzroku nie ma jeszcze żadnego rowerzysty. Niby wszystko w porządku, tylko że pojazd musi się zatrzymać, żeby przepuścić jadące samochody. Ponieważ brak jest miejsca, aby schować cały samochód, zwykle zajmuje on część ścieżki rowerowej. To w żadnym razie nie jest winą kierowcy, ale w tym czasie nadjeżdża rowerzysta i wygraża pięścią lub werbalnie, dość wulgarnie wyraża się o kierującym pojazdem. Tak to niekiedy wygląda. Podaję ten przykład tylko po to, aby jeszcze raz pokazać, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest obszarem pracy nas wszystkich, ponieważ jesteśmy użytkownikami dróg, ale pełnimy również odpowiednie funkcje, na przykład zarządzamy drogami lub zasiadamy w sejmowej komisji i współtworzymy prawo. Użytkownikiem drogi jest zarówno pan przewodniczący Wysokiej Komisji, jak i pan minister infrastruktury, który ma do dyspozycji określony budżet. Przypominam, że jakiś czas temu podjęliśmy decyzję o poprawie sytuacji w miejscach niebezpiecznych. Na ten cel budżet przewiduje poważną kwotę, bo aż 5 mld zł. W taki sposób należy działać, to są właściwe metody. Wszyscy mamy do wypełnienia określoną rolę.

Uważam, że w te prace powinny zostać szeroko włączone media. Zdaje się, że dokładnie taką samą opinie słyszałem ostatnio z ust pana ministra, w jednej z audycji radiowych. Rola mediów jest trudna do przecenienia w procesie edukacji społeczeństwa z zakresu bezpieczeństwa na drogach. Główna przyczyna wypadków tkwi w ludzkich zachowaniach. Na drogach brak jest wzajemnej życzliwości, dominuje stres i negatywne emocje. To wszystko nie przyczynia się do poprawy reakcji i sprawności użytkowników dróg.

Nie chciałbym przedłużać wystąpienia, dlatego na koniec powiem tylko, że raporty są przydatne, ponieważ dostarczają określonego materiału do dalszych prac. Z przedłożonego raportu trzeba wyciągnąć wnioski i podjąć właściwe decyzje. Pewien Francuz, pracując nad różnego rodzaju raportami i sprawozdaniami, powiedział kiedyś bardzo mądre słowa. Stwierdził on, że zebrane informacje są nauką na tyle, na ile materiały zgromadzone do budowy domu są domem. Do pełni szczęścia, do wspaniałego dachu nad głową potrzeba jeszcze wiele ciężkiej pracy i wysiłku. W takich kategoriach traktuję naszą dzisiejszą debatę. Jest ona dobrym przyczynkiem do podejmowania celnych i koniecznych decyzji. Najcenniejsze jest przecież życie i zdrowie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, większość istotnych kwestii została już przez moich kolegów poruszona, dlatego tylko skrótowo odniosę się do niektórych z nich. Uważam, że raport jest bardzo dobrze przygotowany. Mam wrażenie, że jest on nieco szerszy niż raporty wcześniejsze i pokazuje rzeczywistość z nieco innej perspektywy. Pamiętam, jak w ubiegłym roku mówiłem w dyskusji, że byłoby lepiej, gdyby niektóre tematy zostały pogłębione. Wówczas byłoby dokładniej widać, z czym rzeczywiście mamy problem.

Myślę, że generalnie można zauważyć, iż systematyczna praca nad poprawą bezpieczeństwa na drogach przynosi efekty, jest skuteczna. Widać to po linii trendu. Mogłaby być oczywiście bardziej agresywna, jeśli chodzi o spadki, ale sprawy idą w dobrym kierunku. Czasami w pracach pojawiają się takie decyzje, jak wspomniana wcześniej kategoria A dla kierowców samochodów czy fotoradary, które być może hamują trend spadkowy, ale jak rozumiem, intencją Wysokiej Komisji i wszystkich, dla których ważne jest bezpieczeństwo na drogach jest praca na rzecz zmian, które poprawią poziom bezpieczeństwa drogowego w Polsce.

Chciałbym się odnieść do kilku spraw. Pierwsza z nich to skutki wypadków. Jak zauważyliście państwo w raporcie skutki wypadków, ze względu na mix pewnych czynników, wydają się być poważniejsze niż w latach poprzednich. Być może przydałaby się dodatkowa, konkretna analiza, która zmierzałaby w kierunku ustalenia sposobów zapobiegania wystąpieniu czynników, które powodują poważniejsze konsekwencje wypadków niż to miało miejsce wcześniej. Nie chodzi tylko o ofiary śmiertelne, ale także o konsekwencje zdrowotne dla osób poszkodowanych w wypadkach, o ciężkie powikłania powypadkowe itd. Każdy taki przypadek to trudna sprawa, dramat człowieka i myślę, że zasługuje ona na naszą uwagę.

Nadal problemem pozostaje wiek osób biorących udział w zdarzeniach drogowych. Być może błędem było odejście od okresu próbnego, który przewidywał, że kierowca przez osiem miesięcy będzie się znajdował pod szczególnym nadzorem. Wymuszałoby to na nim dużo większą ostrożność. W pierwszych miesiącach i pierwszych latach bycia kierowcą buduje się pokora dla własnych umiejętności. Jeżeli młody człowiek w miarę wcześnie nie zorientuje się, że jego umiejętności nie są wystarczające, że nie jest mistrzem kierownicy, to może stać się kierowcą niebezpiecznym dla siebie i dla innych. W mojej ocenie, jednym z zadań naszej Komisji będzie systemowa zmiana, która spowoduje, że młodzi kierowcy siadając za kółkiem będą mieli świadomość faktu, że do mistrzowskiego prowadzenia pojazdu wiele im jeszcze brakuje.

Bardzo dziękuję autorom raportu za pogłębioną analizę dotyczącą pieszych. Wyraźnie widać, że cały czas olbrzymi problem stanowią wtargnięcia na jezdnię. Wypadków z tego tytułu jest bardzo dużo. Gdyby istniała taka możliwość, to chciałbym, abyście państwo spróbowali jeszcze bardziej ten temat zgłębić, ale problem już na obecnym etapie został dobrze opisany i przeanalizowany. Dlaczego jednak wnoszę o dalsze badania? Być może z charakterystyki tego rodzaju zdarzeń wynikają jakieś praktyczne wnioski, które można by wprost i w miarę szybko zrealizować. Warto działać od razu, bo liczba pieszych ginących na drogach jest cały czas za duża.

Szanowni państwo, analizując raport zauważyłem dysproporcje pomiędzy wskaźnikami zagrożeń w poszczególnych województwach. Są takie województwa, na przykład województwo śląskie, w którym zagrożenie śmiertelnością wynosi 5 na 100 tysięcy, ale są także województwa, w których jest ono dwa razy większe. Pytanie brzmi, z czego taka sytuacja wynika? Naturalnie nasuwa się kolejne pytanie, czy na poziom zagrożenia ma wpływ wiek pojazdów, które poruszają się po naszych drogach? Czy państwo w ogóle tę kwestię analizowaliście? Przyznam, że w materiałach nie zauważyłem żadnych danych na ten temat, a myślę że mogłaby to być ciekawa informacja dla nas wszystkich.

Na koniec chcę powiedzieć, że wszystkie programy zmierzające do poprawy bezpieczeństwa są bardzo ważną rzeczą. Ustawiczna edukacja w tym zakresie jest niezbędna i wydaje się, że jako Komisja powinniśmy poświęcić temu zagadnieniu określoną porcję uwagi. Praktyka i doświadczenie z innych dziedzin życia pokazują, że sprawdza się na co dzień stare powiedzenie o tym, że czym skorupka za młodu nasiąknie itd. Jestem przekonany, że sprawdziłoby się ono także w edukacji z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Apeluję także do ministerstwa, żeby z determinacją wprowadzało program likwidacji miejsc niebezpiecznych. Statystyki pokazują, że likwidacja miejsc niebezpiecznych bardzo mocno sprzyja obniżeniu liczby wypadków drogowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Poseł Kostuś, bardzo proszę. Później pan poseł Weber i pan poseł Zasada. Jednocześnie chciałbym państwa bardzo serdecznie przeprosić, ale za chwilę

będę musiał opuścić posiedzenie, gdyż równolegle jestem sprawozdawcą na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych. Zbieg terminów. Prowadzenie obrad przejmie przewodniczący Jerzy Polaczek. Chciałbym bardzo z państwem zostać dłużej, ale mam niestety inne obowiązki. Będę przedstawiał na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych realizację budżetu za 2016 r. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, podczas ubiegłorocznego posiedzenia Komisji Infrastruktury, na którym odbyła się debata o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2015, pan minister Jerzy Szmit zapewniał nas, że rząd kończy właśnie prace nad całym pakietem zmian przepisów zmierzających w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pan minister przekonywał nas, że rząd m.in. opracował zmiany w funkcjonowaniu i organizacji prac Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego, mówił o całym pakiecie zmian w systemie szkolenia kierowców, w systemie egzaminowania itd. Innymi słowy, nowy kształt KRBRD miał być dostosowany do współczesnych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Chciałbym się dowiedzieć, na jakim etapie prac, a może wdrażania, znajdują się przedmiotowe zmiany? Dlaczego tak długo Komisja czeka na zmiany, odnośnie których już w ubiegłym roku pan minister Szmit zapewniał, że są one dosłownie na ostatniej prostej? To pierwsza kwestia.

Po drugie, przechodzę już teraz do pytań bardziej szczegółowych, na stronie 74 piszecie państwo w raporcie na temat profilaktycznych działań Żandarmerii Wojskowej i Wojska Polskiego w kontekście działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chciałbym zapytać, ale nie o wypadki z udziałem polskich żołnierzy, spoglądam wymownie na siedzących przede mną panów w zielonych mundurach, ale o wypadki z udziałem żołnierzy amerykańskich. Mówię o tym, ponieważ dość regularnie w prasie krajowej i lokalnej są zamieszczane informacje o zdarzeniach drogowych, wypadkach i kolizjach z udziałem amerykańskich żołnierzy. Interesuje mnie, czy tego typu zdarzenia są katalogowane, czy istnieje jakiś spis takich zdarzeń, jaka jest ich dynamika i co zrobiła Żandarmeria Wojskowa, Wojsko Polskie i inne instytucje w zakresie edukacji, profilaktyki i prewencji żołnierzy amerykańskich stacjonujących w naszym kraju, jeśli chodzi o bezpieczne poruszanie się po polskich drogach?

Moje kolejne pytanie, także szczegółowe, dotyczy Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad, przyjętego jeszcze w poprzednim roku. Chodzi mi o program budowy dróg do 2023 r. Pytam o te inwestycje, które zostały zapisane w programie, które miały zapewnione finansowanie oraz pełną dokumentację i wszelkie niezbędne zgody, decyzje środowiskowe itd., a które do tej pory nie doczekały się realizacji. Interesuje mnie wymiar regionalny tej kwestii, a mianowicie województwo opolskie, które bardzo potrzebuje i od długiego czasu wyczekuje obwodnic takich miejscowości jak Myślina, Kędzierzyn i Niemodlin. Zwracam uwagę, że w październiku kończą się pozwolenia środowiskowe i dokumentacja traci ważność. Inaczej mówiąc, jeżeli inwestycje nie ruszą w tym roku, to poniesione wielomilionowe nakłady przepadną. Będzie to jaskrawy przykład niegospodarności.

Ostatnie pytanie. Widzę na sali żołnierzy, widzę policjantów, ale nie dostrzegam nigdzie czarnych mundurów. Mam na myśli strażaków. Chciałbym zapytać o krajowy system ratowniczo-gaśniczy, który stanowi bardzo istotny element dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Strażacy w pierwszej kolejności docierają do miejsca wypadku i do ofiar, zarówno strażacy zawodowi, jak i strażacy ochotnicy. Proszę mi powiedzieć, czy zmiany w finansowaniu Ochotniczych Straży Pożarnych wpłynęły w jakiś sposób na sprawność i skuteczność działania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Rozumiem, że pani minister i towarzyszący jej zespól współpracowników skrzętnie notują wszystkie pytania. Pan poseł Król, który musiał wyjść, poprosił o udzielenie odpowiedzi na piśmie, dlatego jego pytania możecie państwo w tej chwili pominąć. Pan poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, moje wystąpienie zacznę od podziękowań. Kieruję je na ręce pani minister i pracowników Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Dziękuję państwu za przygotowanie i podpisanie rozporządzenia, które stwarza możliwość instalacji sekundników na sygnalizacji świetlnej. Według niektórych użytkowników ruchu drogowego sekundniki poprawią bezpieczeństwo w najbardziej wrażliwych miejscach. Jednym z takich miejsc jest skrzyżowanie w Stalowej Woli. Dla niektórych jest ono bardzo trudne do pokonania. Na tym skrzyżowaniu dochodziło i dochodzi do wielu zdarzeń drogowych. Jako poseł, wspólnie z prezydentem miasta Stalowa Wola, zabiegałem o to, aby na wspomnianym skrzyżowaniu zamontować sekundniki. W tej chwili jesteśmy już po pierwszych rozmowach z Generalną Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie, która odpowiada za to skrzyżowanie, ponieważ jest ono skrzyżowaniem w ciągu drogi krajowej. Rozmowy toczą się w dobrej atmosferze i wydaje się, że zakończą się pozytywnie. Gdyby jednak tak się nie stało, to chciałbym prosić o pomoc pana dyrektora generalnego GDDKiA, chociaż jak dotąd współpraca na linii samorząd-Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Rzeszowie jest bardzo dobra. W moim przekonaniu wspólnie wzmacniamy na Podkarpaciu bezpieczeństwo na drogach. Zresztą po statystykach widać, że liczba wypadków i osób ciężko rannych na Podkarpaciu zmalała. Niestety, tak jak w całym kraju, wzrosła liczba ofiar śmiertelnych. Było ich o pięć więcej w porównaniu rok do roku. Jest to jednak trend ogólnopolski, nie tylko podkarpacki. To była pierwsza sprawa.

Druga kwestia także wiąże się z funkcjonowaniem miasta. W miastach na prawach powiatu jest tak, że zarządcą wszystkich dróg znajdujących się na terenie miasta jest gmina. Prezydent Stalowej Woli jest jednak głęboko przekonany, że gdyby przejął organizację ruchu, ale także pełną obsługę dróg krajowych i wojewódzkich, które przecinają miasto, można by uporządkować wiele kwestii, na przykład związanych z odśnieżaniem. Można by także lepiej zadbać o bezpieczeństwo ruchu kołowego, o funkcjonowanie ścieżek rowerowych wzdłuż drogi krajowej itd. To wszystko przekładałoby się bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Stąd moje pytanie: czy w ogóle jest taki pomysł, aby po apelach ze strony gminnych samorządów umożliwić – oczywiście na wniosek samorządu – przejęcie dróg krajowych i wojewódzkich w gminach, które nie funkcjonują na prawach powiatu?

Kolejne pytanie wiąże się z autostradą A4, która, przynajmniej w moim odczuciu, śmiało może zostać nazwana autostradą śmierci. Z informacji podawanych w ogólnopolskich mediach wynika, że na tej autostradzie dochodzi do największej liczby zdarzeń drogowych, także takich, które przynoszą skutki w postaci ofiar śmiertelnych. Czy te informacje znajdują potwierdzenie w statystyce? Zapoznając się z raportem zauważyłem, że zmalała liczba wypadków i ofiar śmiertelnych na autostradach w 2016 r. w porównaniu do roku poprzedniego. Bardzo to cieszy, ale chciałbym się dowiedzieć, jak wygląda sytuacja na autostradzie A4, jeśli chodzi o dane na temat wypadków i ofiar? Jeżeli jest ona niekorzystna w porównaniu z innymi autostradami w Polsce, to z czego to wynika? Czy winne są złe projekty zjazdów, złe wyprofilowanie łuków itd. Jeśli jesteście państwo w stanie na to pytanie odpowiedzieć szczegółowo, to z zainteresowaniem wysłucham waszego stanowiska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Głos ma pan przewodniczący Zasada. Zanim pan zacznie, panie pośle, chciałbym dodać nieco odwagi osobom spoza składu Komisji, naszym gościom. Bardzo proszę, zgłaszajcie się państwo do udziału w dyskusji. Jesteśmy ciekawi waszych uwag i opinii. Niewątpliwie będą one bardzo cenne i ciekawe. Zapraszamy do dyskusji. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zazwyczaj jest tak, że jeśli ktoś zabiera głos na końcu, to prawie wszystko zostało już powiedziane przez przedmówców. Większość pytań, jakie

chciałem zadać już wybrzmiała, ale podzielę się z państwem kilkoma uwagami i spostrzeżeniami.

Przede wszystkim chciałbym podziękować autorom za naprawdę dobry raport. Jest on dobry zwłaszcza pod kątem informacji, które w sobie zawiera. Znalazło się oczywiście kilka drobiazgów, których w poważnym materiale być nie powinno, jak na przykład umieszczenie w zestawieniu kraju o nazwie Niderlandy. Wiadomo, że chodziło o Holandię i tak to państwo powinno być nazywane po polsku, ale to w sumie drobiazg.

Szanowni państwo, o czym dziś dyskutowaliśmy? M.in. o przyczynach wypadków drogowych. Zadano wiele pytań, ale mam wrażenie, iż wynikają one głównie z tego, że autorzy raportu nie pokusili się o wskazanie podstawowej przyczyny wypadków i tego, co w pierwszej kolejności musi zostać poprawione, aby wypadków było mniej. Skoro takiej informacji zabrakło, to każdy z nas próbuje dziś na swój własny sposób dojść do takiej konkluzji. Słyszałem głosy, które przyczynę wypadów lokują w braku fotoradarów. Moim zdaniem dane zaprezentowane w raporcie mówią coś dokładnie odwrotnego, a mianowicie, że fotoradary nie mają żadnego wpływu na liczbę wypadków. Jeśli jednak ten wpływ nawet istnieje, to nie jest on taki duży, jak zostało to dziś powiedziane. Przypomnę, że fotoradary stawia się najczęściej na terenie zabudowanym po to, aby chronić pieszych. Statystyki pokazują, że akurat wypadków śmiertelnych spowodowanych najechaniem na pieszego było w 2016 r. mniej niż w latach wcześniejszych. We wszystkich innych kategoriach wypadków było więcej, najwięcej na przykład na prostych odcinkach dróg powiatowych. Liczba wypadków związanych poniekąd z fotoradarami obniżyła się. Takich wypadków było najmniej. Wynika to chyba z faktu, że wcześniej fotoradary stawiano głównie w celu zwiększenia wpływów do budżetu gminy, a nie w celu ochrony pieszych. Wspominam o tym, aby obalić mit, jaki tworzy się od pewnego czasu, że jak przywrócimy fotoradary, to piesi będą bardziej bezpieczni.

Druga rzecz, o której chcę powiedzieć, to stan techniczny pojazdów. Zdaje się, że o tym nikt dziś jeszcze nie mówił, a wydaje mi się, że należy zwrócić uwagę na ten problem. Jeśli przyjrzymy się liczbom, wrócę na chwilę do wypadków z ofiarami śmiertelnymi, to zauważymy, że liczba takich ofiar wzrosła o ok. 100 w porównaniu rok do roku. Jeśli głębiej zajrzymy do przedstawionych danych, okaże się, że ponad 100 osób zginęło na mokrej nawierzchni. Rodzi się zatem pytanie, czy samochody były w odpowiedni sposób przygotowane do wykonania np. manewru hamowania na mokrej nawierzchni? Czy stan techniczny im na to pozwalał? Często jest tak, że policjanci przyjeżdżają na miejsce wypadku i stwierdzają, że kierowca nie dostosował prędkość do warunków jazdy. Czy jednak wiadomo, w jakim stanie były opony samochodu? Czy był to stan dopuszczalny do użytkowania? Najłatwiej powiedzieć, że kierowca nie dostosował prędkości do warunków jazdy. Gdyby jechał z prędkością 15 km/h, to żadnego wypadku prawdopodobnie by nie było, ale nie po to wymyślono samochody, aby poruszały się one z prędkością 15 km/h.

Tak przedstawiają się dwie zasadnicze uwagi, które nasunęły mi się po lekturze raportu. Okazuje się, że likwidacja fotoradarów nie miała istotnego wpływu na liczbę osób zabitych na polskich drogach, to po pierwsze, a po drugie, wiele osób ginie w wypadkach, do których dochodzi na mokrej nawierzchni i warto sprawdzić, jaki wpływ na taki stan rzeczy ma stan techniczny pojazdów, stan ich ogumienia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Następnym mówcą będzie pan poseł Jerzy Paul, a później pan Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, przez kilkanaście lat moja praca zawodowa wiązała się z nauką jazdy. Dlatego chciałbym zadać pytanie połączone z pewną sugestią: czy rozważcie państwo, aby wprowadzić zajęcia w szkole, które prowadziłyby systemową edukację dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Popatrzmy, jak działają strażacy. Maluchy z klas I-III podstawówki są już uczone, co należy zrobić jeśli ktoś zasłabnie, gdzie należy zadzwonić, jak zauważy się pożar itd.

Czy nie można by wprowadzić podobnych zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego? Być może nie jest to najlepszy przykład, ale kiedyś były lekcje PO, tzw. przysposobienia obronnego. Nauczano tam zarówno teorii, jak i praktyki. Co stoi na przeszkodzie, aby w podobny sposób uczyć dzieci i młodzież teorii i praktyki, jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym? Można z maluchami wyjść na ulicę lub pokazywać im filmy i tłumaczyć, na czym polega bezpieczne poruszanie się po drodze.

Bardzo często dochodzi do wypadków, kiedy pieszy ma na przykład zielone światło, ale wychodzi zza stojącego autobusu. Zdarza się, że w takiej sytuacji pieszy ginie albo ulega bardzo poważnemu wypadkowi. Uważam, że najmłodszym trzeba zwracać uwagę na takie rzeczy. Nawet jak masz zielone światło, to uważaj, bo istnieje jeszcze zagrożenie innego rodzaju itd. Edukujmy dzieciaki od małego. Wywrze to wpływ na ich dorosłe życie i prawdopodobnie przełoży się na spadek liczby wypadków. Czy macie państwo w resorcie jakieś przemyślenia na ten temat? Czy zastanawialiście się w ogóle nad wprowadzeniem czegoś takiego w życie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Głos ma pan Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pan poseł, który przed chwilą zabierał głos, trochę mnie uprzedził, ponieważ zamierzałem powiedzieć, że w zaprezentowanym raporcie zabrakło mi informacji na temat stanu technicznego pojazdów i komentarza do tego stanu. W krajach takich jak Niemcy, Francja, Włochy czy Hiszpania stan techniczny pojazdów będący pośrednią lub bezpośrednią przyczyną wypadków stanowi mniej więcej od 6% do 10% ogólnej liczby wypadków. Jeśli popatrzymy na Polskę, w której średni wiek pojazdów jest zdecydowanie wyższy niż w wymienionych krajach, okaże się, że co najmniej w przypadku 6-8% wszystkich wypadków jedną z przyczyn, niekoniecznie podstawową, okazuje się być zły stan techniczny pojazdu. Oznacza to, znowu mniej więcej, ok. 2-3 mld zł dodatkowych kosztów z tytułu wspomnianych wypadków i mniej więcej ok. 3 tysiące wypadków. Zwróćcie państwo uwagę: w ok. 3 tysiącach przypadków przyczyną wypadku okazuje się być zły stan techniczny pojazdu.

W tej chwili trwają prace nad wprowadzeniem do polskiego systemu prawnego dyrektywy Unii Europejskiej dotyczącej stacji kontroli pojazdów. Chciałbym bardzo gorąco zaapelować do Wysokiej Komisji o przyspieszenie tych prac. To po pierwsze. Myślę, że będzie to miało odczuwalny wpływ na poprawę sytuacji na polskich drogach. Pierwszy projekt przewidywał wprowadzenie obowiązkowych naklejek na szybę potwierdzających, że samochód ma ważny przegląd techniczny. Taki system działa w wielu krajach w Europie. W ostatniej wersji projektu tej regulacji już nie ma. Nie wiem dlaczego. Koszty takiej operacji są groszowe, ponieważ drukując naklejki w milionach sztuk, bo tyle ich potrzeba, koszt pojedynczej zamknąłby się w kwocie kilku, najwyżej kilkunastu groszy. Jakie korzyści dają takie naklejki? Policjant nie musi wchodzić do systemu i tam weryfikować stan techniczny. Na szybie samochodu, w widocznym miejscu znajduje się bowiem naklejka w odpowiednim kolorze, a właściwie w dwóch, tzn. roku bieżącego i poprzedniego. Jeśli takiej naklejki samochód nie posiada lub jest ona w innych kolorach, to oznacza, że pojazd porusza się po drogach bez ważnego przeglądu technicznego.

Środowisko związane ze stacjami kontroli pojazdów szacuje, danych oficjalnych nie ma, że nawet 10% pojazdów poruszających się po naszych drogach może nie mieć ważnego przeglądu technicznego. Oczywiście część tych pojazdów nie ma przeglądu, bo ich właściciele zapomnieli o jego wykonaniu. To się zdarza. Myślę, że zdarzyło się nawet części z nas, siedzących na tej sali. Jest to zachowanie naganne, ale bardzo ludzkie, i jeśli po dwóch lub trzech tygodniach opóźnienia przegląd zrobiliśmy, to nic wielkiego się nie stało. Nikt nie jest przecież doskonały. Problem polega jednak na tym, że część tych pojazdów należy do osób, które przeglądu nie robią, ponieważ doskonale wiedzą, że ich samochód takiego przeglądu nie przejdzie.

Jeszcze raz proszę Wysoką Komisję o powrót do tego pomysłu z naklejkami. Jak powiadam, nie są one kosztownym rozwiązaniem, a mogą mieć bardzo korzystny wpływ

na stan techniczny pojazdów i zdyscyplinowanie tych kierowców, którzy przeglądów nie wykonują z założenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Następnym mówcą będzie pan Andrzej Markowski, bardzo proszę.

Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce Andrzej Markowski:

Andrzej Markowski, psycholog transportu. Szanowni państwo, od wielu lat uczestniczę w posiedzeniach Komisji, otrzymujemy bardzo różne materiały, ale dzisiejszy raport, chyba po raz pierwszy, pokazuje pełniej niż dotychczas sytuację na naszych drogach. Chodzi mi o to, że nie tylko daje on odpowiedzi, ale zmusza do postawienia nowych pytań i te pytania dzisiaj padały.

Cały czas żyłem dotychczas w słodkim przeświadczeniu, że nie więcej niż 1% wszystkich wypadków drogowych w Polsce ma współprzyczynę w postaci złego stanu technicznego pojazdu. Taka wielkość pojawiała się zresztą w przeróżnych statystykach i oto nagle dowiaduję się, wynika to zresztą z treści raportu, że problem ma zupełnie inny rozmiar i warto nad nim się poważnie zastanowić.

Dzisiaj padło bardzo dużo pytań. Nie ma już wprawdzie na sali pana posła, który pytał o słuchawki, ale nie zmienia to faktu, że problem istnieje. Poprzez korzystanie ze słuchawek część uczestników ruchu drogowego jest odcięta od informacji zewnętrznej, a przecież piesi i rowerzyści w wielu sytuacjach giną właśnie dlatego, że nie odebrali wcześniej informacji, że cokolwiek im zagraża. Ten problem wymaga rozwiązania. To oczywista kwestia.

Następna rzecz. Czy są na sali policjanci? Podobno są, ale ja ich nie zauważyłem. Ukochana fraza policji brzmi: nieuchronność i dotkliwość kary zmienia zachowanie człowieka. Szanowni państwo, z raportu wynika, że tak nie jest. Jeśli popatrzymy, w których krajach wypadków jest najmniej, a w których najwięcej, to się okaże, że wcale ten rozkład nie odpowiada ostrości sankcji i wysokości kary. Najmniej wypadków zdarza się w państwach, w których jest silnie zakorzenione coś, co na nasze potrzeby moglibyśmy określić jako szacunek dla drugiego człowieka. Są to kraje, w których uczestnicy ruchu drogowego traktują siebie nawzajem podmiotowo.

Taki wniosek wyraźnie narzuca się po lekturze zaprezentowanych statystyk. Tam, gdzie człowieka traktuje się jak kogoś, a nie jak coś, o wiele łatwiej jest stosować normy, reguły i zasady, które ograniczają moją swobodę. Niektórzy powiedzieliby – wolność, ale nie o nią chodzi. Chodzi właśnie o swobodę. Na czym polega swoboda? Na lekceważeniu norm. W krajach arabskich i w krajach azjatyckich ruch drogowy regulują te same zasady co u nas. Na czerwonym świetle trzeba stanąć, i tyle. Nie wolno przekraczać linii ciągłej itd. Co się tam jednak dzieje? Czerwone światło to zaledwie informacja: uważaj, bo możesz dostać od kogoś z boku. Bardzo przepraszam, ale czy te różnice w zachowaniu wynikają z różnic rasowych? Czy w związku z tym należy przywrócić ustawy norymberskie? Oczywiście nie. Te różnice wynikają z odmienności kulturowej, z tego czegoś, czym nasiąka się od najmłodszego wieku, przez wiele lat.

Myślę, że niestety cały czas jesteśmy obarczeni grzechem funkcjonowania w poprzednim systemie. Był to system, w którym stojący wyżej w hierarchii mieli więcej praw od tych, którzy w hierarchii stali niżej. Można powiedzieć, że był to system trochę mongolski w swojej istocie. Przejście z tamtego systemu na system, w którym wszyscy są traktowani podobnie, włącznie z traktowaniem ich w ruchu drogowym, wymaga umiejętności z dziedziny samoograniczenia.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę państwa o większe skupienie na słowach mówcy. Nie przeszkadzajmy sobie nawzajem.

Członek Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce Andrzej Markowski:

Już kończę, panie przewodniczący. Dosłownie ostatnie kilka zdań. Z raportu wynika, że powoli, jako społeczeństwo, uczymy się wzajemnego szacunku do siebie samych. Z tego raportu wynika jeszcze jedna rzecz. Podstawową przyczyną wypadków drogowych w Polsce jest poziom wzajemnej agresji. Bierze się ona z faktu, że drugą osobę, uczestnika ruchu drogowego, traktujemy jak rywala. Ten aspekt przewijał się, praktycznie rzecz biorąc, w każdej wypowiedzi panów posłów. Nie można zapominać, że każdy z nas funkcjonuje w społeczeństwie w różnych rolach. Raz jesteśmy kierowcami, raz pieszymi, a kiedy indziej rowerzystami. W każdej z tych ról bardzo często zachowujemy się agresywnie w stosunku do tych, którzy akurat w danym momencie pełnią inną rolę. Kiedy jesteśmy kierowcami, to świat należy do nas, kiedy rowerzystami, my rządzimy, kiedy pieszymi, wymuszamy na innych zachowania, które z reguły muszą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych i wypadków. Jeśli pieszy wtargnie na jezdnię na przejściu dla pieszych przed nadjeżdżający pojazd, to musi dojść do tragedii.

Szanowni państwo, wydaje mi się, że na podstawie tego raportu można by powiedzieć dużo o stanie naszego ruchu drogowego, ale nie tylko o nim, również o naszej kondycji, o kondycji Polaków żyjących tu i teraz. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Kolejno do głosu są zapisani: pan poseł Mrówczyński, pan Piotr Litwiński, pan Andrzej Olechnicki, pan Wojciech Pasieczny i pan major z Żandarmerii Wojskowej.

Bardzo proszę, głos ma pan poseł Aleksander Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Wysoka Komisjo, pani minister, szanowni goście, dziękuję za ten raport. Jak już powiedziano, powoduje on szereg refleksji. Kilkoma z nich chciałbym się z państwem podzielić.

Przede wszystkim, istotne jest to, o czym mówił mój przedmówca, a mianowicie kultura zachowania się na drodze. Kultura zachowania obowiązuje każdego: pieszego, kierującego pojazdem i pozostałych użytkowników drogi, kierujących motorowerem, rowerem lub motorem. Widzimy wyraźnie, że w Polsce w ostatnich latach zmieniła się kultura picia alkoholu. Ufam głęboko, że zmieni się również sposób zachowania na drodze.

Jeden z posłów powiedział, że jest potrzeba wzmożonej akcji profilaktycznej. Zgadzam się z tym stwierdzeniem. Należy tworzyć różnego rodzaju programy edukacyjne począwszy od przedszkola. Jeżeli mama prowadzi dziecko przez ruchliwą jezdnię nie po pasach, to dziecko powinno takiej matce zwrócić uwagę, że tak się nie robi, powinno ją wręcz zawstydzić.

Odrębną kwestią jest zachowanie się pieszych na przejściu po pasach. Jest dokładnie tak, jak było powiedziane, tzn. jeżeli jesteśmy pieszymi, to mamy oczywiście pierwszeństwo, ale jeżeli jesteśmy kierowcami, to z reguły pieszych w ogóle nie dostrzegamy. Moim zdaniem na tę kwestię należy zwrócić szczególną uwagę. Nie można także zapominać o rowerzystach. Bogu dzięki, żadnego z nich nie przejechałem, ale zdarzyło mi się, iż wtargnęli gwałtownie przed maskę mojego samochodu. Nadjechali z takiego kierunku, że w ogóle ich nie zauważyłem. Nie miałem na to żadnych szans. Rzecz działa się oczywiście na pasach i pojawia się pytanie, czy rowerów nie powinno się przez pasy przeprowadzać? Nie ma takiego wymogu, ale warto się zastanowić nad jego wprowadzeniem. Przede wszystkim potrzebna jest profilaktyka. Poruszajmy te tematy publicznie. Niech telewizja mówi o nich w godzinach najwyższej oglądalności.

Kolejny problem to brak ścieżek pieszo-rowerowych przy drogach wojewódzkich i fatalny stan tych dróg. Dotyczy to zwłaszcza miejscowości, w których aby dojść do sklepu, trzeba poruszać się wzdłuż jezdni.

Jeden z przedmówców zwrócił uwagę na stan techniczny pojazdów. Uczynił to dokładnie w momencie, kiedy sobie ten wątek zapisywałem. Na jednym z posiedzeń Komisji Infrastruktury mówiliśmy o tym, że nie wszystkie auta jeżdżące po polskich drogach nadają się do ruchu, a mimo to uzyskują stosowne potwierdzenie stanu technicznego samochodu. Jeżeli działałby centralny system rejestrujący, to w sytuacji, kiedy delikwent nie otrzyma dopuszczenia do ruchu w danej stacji, nawet jeżeli uda się do jakiejś stacji

zaprzyjaźnionej, też nie uzyska pieczątki w dowodzie rejestracyjnym. Jest bowiem w systemie odnotowany na czerwono.

Proszę państwa, każdy wypadek na drodze, nawet jeżeli nie dotyczy nas bezpośrednio, wywołuje w nas współczucie. Pochylamy się nad każdą ludzką tragedią, bo równie dobrze może ona spotkać nas. Życzylibyśmy sobie, aby wreszcie liczba ofiar śmiertelnych na naszych drogach zaczęła stale maleć, chociaż pamiętajmy, że cały czas rośnie liczba zarejestrowanych pojazdów. Pamiętajmy także, że aby poprawiał się stan bezpieczeństwa trzeba także cały czas budować dobrej jakości nowe drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panu posłowi. W kolejce do zabrania głosu mam teraz zapisanych przedstawicieli Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Zgłosiło się dwóch panów: Piotr Litwiński i Andrzej Olechnicki. Bardzo proszę, w kolejności, jaką panowie uważacie za stosowną.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Piotr Litwiński, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, co zrobić, żeby było mniej wypadków albo, żeby nie było ich w ogóle? Przede wszystkim edukować, edukować i jeszcze raz edukować. Trzeba rozpocząć w szkole podstawowej, a jeszcze lepiej w przedszkolu. Tymczasem my, zamiast edukować dzieci i młodzież co zrobiliśmy? Zwolniliśmy ze szkoleń jeszcze kierowców. Dziś żeby zrobić prawo jazdy, wystarczy przyjść i powiedzieć: dzień dobry, chcę zdać egzamin. Uda się, to dobrze, nie uda się – trudno, spróbuję kolejny raz.

W statystyce dotyczącej pojazdów ciężarowych pokazana jest większa liczba wypadków. Kto te wypadki spowodował? Samochody ciężarowe do 3,5 tony ładowności wożą po 8 ton ładunku, a takim pojazdem kieruje kierowca, który w ogóle nigdy nie chodził na jakikolwiek kurs. On tylko zdał egzamin i to wystarczyło. Teraz jeździ oficjalnie samochodem o ładowność do 3,5 tony. Niby wszystko w porządku. Proponuję jednak, aby w zestawieniach statystycznych oddzielić te pojazdy. Obraz może być naprawdę interesujący.

Jak powiedziałem, edukacja od szkoły podstawowej, a dodatkowo specjalne kursy dla osób zainteresowanych zrobieniem prawa jazdy. Nie może być tak, że ktoś otrzyma prawo jazdy bez wcześniejszego chodzenia na kurs. Czego byśmy nie powiedzieli, to po takim kursie coś jednak w głowie słuchaczy pozostaje. Wiem to z własnego doświadczenia. W latach 70-tych i 80-tych minionego wieku prowadziłem takie kursy w PZMot. Były także tzw. kursy WKK, dla potrzeb wojska. Dziś ostatni kierowcy po tamtych kursach przechodzą właśnie na emeryturę.

Wysoka Komisjo, prosimy o wprowadzenie do programu nauczania szkół średnich i zawodowych szkoleń na kategorie C i E. W tej chwili brakuje nam ok. 50 tysięcy kierowców. Powiada się, że na koniec roku, jeśli faktycznie odejdą na emeryturę ci, którzy się na nią wybierają, będzie nam już brakowało ok. 100 tysięcy kierowców. Pani minister edukacji nie jest jednak nadal przekonana, że kierowców trzeba szkolić już w trakcie szkoły. Co ma zrobić przedsiębiorca, któremu na placu stoi 10, 15 lub 20 aut, które nie mogą wyjechać z powodu braku kierowców? Zatrudnia obcokrajowców. Kierowców z zagranicy jeździ już u nas ok. 36 tysięcy. Można i tak, tylko pojawia się pytanie, kim są ci kierowcy, kto to jest? My przecież nie znamy ani tych z Ukrainy, ani tych z Białorusi, czy z Kazachstanu. Przychodzi człowiek, pokazuje, że ma prawo jazdy i to wystarczy. Po czym wsiada do samochodu i okazuje się, że on w ogóle nie umie jeździć, a tymczasem wybiera się, na przykład, 40-tonowym autem do Włoch. Sam byłem świadkiem takiej sytuacji. Dobrze, że mam ośrodek szkolenia. Mówię zatem instruktorowi: weź się przejedź z tym człowiekiem. Wsiedli razem i co się okazało? Skrzynia automatyczna, ale kierowca nigdy nie jeździł na automacie. Chce auta ze skrzynią manualną. Dostał taki samochód, wsiadł i co? Okazało się, że on praktycznie w ogóle nie umie jeździć. Instruktor go zapytał: człowieku, jak ty zrobiłeś prawo jazdy, a ten szczerze odpowiada, nie zrobiłem, kupiłem. U nas się kupuje na bazarze.

Szanowni państwo, nam naprawdę grozi, że tacy ludzie wyjadą na nasze drogi w ciężarówkach. Tak się stanie, jeśli nie podejdziemy poważnie do zagadnienia organizowania

szkoleń w szkołach średnich. Trzeba powrócić do czegoś, co kiedyś już było. W zawodówce młody człowiek chodził na kurs C + E. Jeśli on będzie się uczył przepisów przez trzy lata, a jazdy będzie miał zdecydowanie więcej niż 30 godzin, bo tyle to potrzeba, aby nauczyć się manewrować na placu, wówczas jest szansa, że taki młody człowiek nauczy się jeździć. Uwierzcie państwo, że z kierowcami jest naprawdę poważny problem. Wiemy jak ich szkolić, ale musicie nam zaufać. Powtarzam jeszcze raz, trzeba uczyć jeździć w szkole, a nie na kursach.

Osobna kwestia to egzaminy. Proszę państwa, tu mamy do czynienia z patologią. Szkolenie to jedna patologia, ale egzaminowanie to druga patologia, szczególna. Później dziwimy się, że dochodzi do wypadków na drogach. Szukamy przyczyn, sprawdzamy stan techniczny pojazdów itd. Najpierw, drodzy państwo, trzeba odpowiednio wyszkolić ludzi. Jak kierowca będzie odpowiednio przygotowany, to doskonale będzie wiedział, jakim autem może wyjechać na drogę. Na pewno nie ruszy w trasę samochodem niesprawnym. Trzeba jednak takiego kierowcę odpowiednio przygotować i wyszkolić.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę powoli zmierzać do konkluzji, panie przewodniczący.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Nie ma co się specjalnie rozwodzić nad tematem. Musimy zmienić system szkolenia i egzaminowania oraz przeprowadzić weryfikację egzaminatorów. Zdarza się, że egzaminator sam nie potrafi jeździć, a egzaminuje innych. Kiedy zwróciłem się do urzędu marszałkowskiego, że egzaminatorzy nie potrafią jeździć, odpowiedziano mi, że to, iż nie potrafią jeździć egzaminujący na ciężarówki, to drobiazg, bo 95% spośród egzaminujących na prawo jazdy na motocykl nie potrafi nim jeździć, a mimo to egzaminuje.

Proszę państwa, w takiej sytuacji zastanawiamy się, jak podnieść poziom bezpieczeństwa na drodze? To chyba żart. Najgorsze jest to, że każdy wie, jak naprawdę wygląda sytuacja. Później wszyscy robią jednak duże oczy, kiedy tak jak pod Gibraltarem, wywróci się autobus wiozący ludzi. Wszyscy zginęli, ale zdziwieniom nie było końca. Dlaczego tak się stało, co było przyczyną itd.? Kierowca miał tylko 24 lata i uważano, że to był powód wypadku. Ja się jednak pytam: gdzie było szkolenie tego człowieka, jakie kursy kończył, czego się nauczył? Jeżeli nadal będziemy udawać, że nie rozumiemy o co chodzi, to zobaczycie szanowni państwo, że trup będzie się gęsto ścielił na naszych drogach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Proszę następnego mówcę. Zgodnie z kolejnością zgłoszeń jest to pan Andrzej Olechnicki. Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję za udzielenie głosu, panie przewodniczący. Chciałbym się odnieść do zaprezentowanego raportu. Niemal wszystkie tematy, które sobie wynotowałem, zostały już poruszone i nie ma sensu ich powtarzać, chciałbym jednak zwrócić uwagę na jedną kwestię. W sprawozdaniu są pokazane mapki, które ilustrują wypadkowość w poszczególnych województwach. Z powyższego wypływają trzy wnioski: infrastruktura, infrastruktura i jeszcze raz infrastruktura. Z zaprezentowanych mapek wynika ewidentnie, że tam, gdzie wzrosła liczba dróg szybkiego ruchu, bezkolizyjnych skrzyżowań itd., zdecydowanie poprawiła się sytuacja w zakresie bezpieczeństwa. Zbawienne znaczenie mają zatem nie tyle fotoradary, ile odpowiedniej jakości drogi.

Inna kwestia dotyczy rowerzystów. Kiedy procedowano poprawkę, która dała pierwszeństwo rowerzyście jadącemu ze słuchawkami na uszach, nawet czasami będąc lekko naćpanym lub pijanym, to wypadkowość w tym segmencie wzrosła o 15% i nie maleje. Tak wygląda sytuacja od dwóch lat, czyli od czasu, kiedy wprowadzono poprawkę. Wniosek końcowy jest taki, że tamta zmiana przepisów była błędem. Dzisiaj pan przewodniczący Żmijan powiedział wprawdzie, że nadal opowiada się za takim rozwiązaniem, ale nawet jego słowa, druga część wypowiedzi, świadczyły o tym, że takie rozwiązanie nie było najszczęśliwsze.

Drogi służą oczywiście wszystkim, ale niektóre ich części służą tylko do ruchu pojazdów, inne służą pieszym, a jeszcze inne rowerzystom. Wszyscy użytkownicy drogi powinni się odpowiednio zachowywać. Przyznanie bezwzględnego pierwszeństwa rowerzystom doprowadziło do takiej, a nie innej sytuacji. Całe szczęście, że w pierwszym roku obowiązywania tego przepisu zrezygnowano z koncepcji przyznania bezwzględnego pierwszeństwa pieszemu. Inaczej sytuacja byłaby bardzo podobna. Chcemy kształtować świadomość użytkowników drogi metodą przyznania niektórym z nich carte blanche. Inaczej mówiąc, pieszy może mieć wszystkich gdzieś, a i tak nikt mu nie zrobi z tego tytułu żadnej krzywdy. Chyba jednak jest inaczej.

Kolejna sprawa to kwestia oznakowania dróg. Proszę państwa, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie odpowiada za oznakowanie dróg. Dlaczego tak twierdzę? Ponieważ inwestycja jest już dawno zakończona, a ograniczenie prędkości do 30 km/h stoi tam nadal. Później nie dziwmy się, że kierowcy nie przestrzegają znaków. Taka sytuacja, jak opisałem, jest niedopuszczalna. Znaki drogowe, które powinny być dawno zdjęte, muszą być zdjęte, a nie nadal tam stoją. W Gdańsku dokonano oceny zasadności postawionych znaków drogowych. Czy wiecie państwo, ile znaków zlikwidowano? 3,5 tysiąca sztuk. I to wszystko tylko w jednym mieście. Okazuje się, że mamy do czynienia z procederem, iż człowiek odpowiedzialny za te sprawy czuje się lepiej lub gorzej w zależności od tego, ile na jego terenie stoi znaków drogowych. Być może liczba znaków daje jakieś profity. Tego nie wiem. Takiej sytuacji nie można jednak zaakceptować. Co to ma być, gdy na odcinku 150 lub 200 m mamy trzy razy zmienione ograniczenie prędkości? Być może ma to sens, jeśli po drodze porusza się w kolumnie jakaś wycieczka, ale w przypadku ruchu pojazdów? Trzy zmiany dopuszczalnej prędkości na 150 m? Przecież to śmieszne. Albo mamy ograniczenie prędkości, albo go nie mamy. Zdecydujmy się, bo inaczej będziemy nadal zmuszać kierowców do gwałtowanego hamowania w obawie przed fotoradarem lub przysłowiową suszarką. Takie rozwiązania nie mają absolutnie żadnego sensu. Musimy zacząć na nie zwracać uwagę.

Szanowni państwo, są miasta, w których w ogóle zlikwidowano znaki. Okazało się, że wypadkowość spadła. Musimy wszystko w odpowiedni sposób wypośrodkować, żeby nie doprowadzać do sytuacji, w których próbuje się oskarżać całkowicie przyzwoitych urzędników, że jakoby usiłują wymusić haracz. Tak było z radarami, kiedy funkcjonowały one w ramach zarządu poszczególnych gmin. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. W tej chwili głos zabierze pan Jacek Zalewski, a następnie pan mjr Gajewski z Ministerstwa Obrony Narodowej.

Prezes Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Jacek Zalewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, cały czas powtarza się jeden temat: edukacja. Środowiska związane z kwestiami bezpieczeństwa w ruchu drogowym od kilkunastu lat, może nawet od dwudziestu, wnoszą o to, aby wychowanie komunikacyjne pojawiło się w końcu zarówno w przedszkolu, jak i w szkole podstawowej i szkole ponadpodstawowej. Nie chodzi tylko o edukację z zakresu znajomości przepisów. Przede wszystkim chodzi o edukowanie w zakresie poszanowania przepisów i wzajemnego szacunku uczestników ruchu względem siebie. Gdyby tak było, dzisiaj, śmiem twierdzić, nie rozmawialibyśmy o tym, że spadek wypadków ze skutkiem śmiertelnym jest zbyt powolny, nie taki, jakiego oczekuje od nas Unia Europejska. Moim zdaniem po upływie dwudziestu lat mielibyśmy na tyle wykształcone młode społeczeństwo, że według mnie liczba wypadków byłaby przynajmniej o 50% niższa niż jest obecnie. Odnosi się to zarówno do liczby wypadków, jak i do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. To pierwszy temat, na który chciałem się wypowiedzieć.

Teraz nawiążę do kwestii dróg i tego, o czym powiedział mój przedmówca, czyli odpowiedzialności administratorów dróg. Kilka lat temu na posiedzeniu jednej z komisji sejmowych, chyba była to nawet Komisja Infrastruktury, składałem wniosek, aby wprowadzić przepis mówiący o odpowiedzialności karnej administratora drogi za oznakowanie, które może powodować ewentualne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Znam tę sprawę z własnego doświadczenia, z okresu pracy w policji. Poli-

cjanci niejednokrotnie składają wnioski do zarządcy drogi o zmianę znaków, bo są one stare albo nie odpowiadają aktualnym warunkom panującym na drodze. Takie wnioski są jednak odkładane na bok. Nie ma z tego tytułu żadnych konsekwencji prawnych. Być może zagrożenie zarządcy sankcją karną spowodowałoby, że znaki byłyby uzupełniane na bieżąco i poprawiane. Niejednokrotnie zły znak okazuje się być przyczyną poważnego wypadku drogowego.

Trzecia kwestia, którą chciałem poruszyć, dotyczy dróg ekspresowych i autostrad. Pamiętam dyskusje, jakie wywoływały pomysły podniesienia szybkości na drodze ekspresowej o zaledwie 10 km/h. Dyskusja wspomniana toczyła się także w parlamencie. Argumenty były m.in. takie, że kierowcom coś trzeba jednak dać, bowiem dróg ekspresowych nie jest jeszcze zbyt wiele, dlatego dajmy im wyższy limit prędkości, bo gdzieś muszą nadrabiać opóźnienia czasowe.

Dziś sieć naszych dróg ekspresowych i autostrad jest naprawdę niezła. Wydaje mi się, że powinniśmy w końcu pomyśleć o tym, aby jednak zwiększyć nadzór nad tymi drogami. Liczba wypadków i ofiar na tych drogach zacznie nam gwałtownie rosnąć. Zawsze podkreślałem i będę to nadal podkreślał, że na autostradzie i drodze ekspresowej nie zabija sama szybkość jako taka, tylko różnica w szybkości. Na tamtych drogach spotykamy zarówno samochody ciężarowe, które poruszają się zdecydowanie wolniej, oraz takich uczestników ruchu, którzy jeżdżą z prędkością 200 km/h. Jeśli spotykam kogoś takiego, a sam jadę zgodnie z przepisami, czyli maksymalnie 140 km/h, to dosłownie czuję ciarki na plecach. Tacy kierowcy, których nikt się praktycznie nie spodziewa, pojawiają się nagle i niosą największe zagrożenie. Myślę, że z tą sprawą należałoby chyba wystąpić do Inspekcji Transportu Drogowego. Jest na sali pan Marek Konkolewski, szef CANARD. Poddaję pod rozwagę, czy już nie jest czas na zajęcie się nadzorem nad tego rodzaju drogami, choćby jeśli chodzi o wprowadzenie odcinkowego pomiaru szybkości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu prezesowi Zalewskiemu. Na liście mówców mam jeszcze odnotowane nazwisko mjr Gajewskiego i chciałbym się osobiście do niej dopisać. Widziałem także zgłoszenie pana posła Grabarczyka. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Pan Pasieczny, bardzo proszę. Czy ktoś jeszcze? Nie ma chętnych. Zamykam zatem listę mówców. Dyskusja trwa już niemal dwie godziny. Mam nadzieję, że po jej zakończeniu przedstawiciele ministerstwa i instytucji współpracujących rzeczowo odniosą się do poruszanych kwestii i zadawanych pytań. Będą w każdym razie mieli okazję skomentować dyskusję. Przypominam, że formalnie musimy jeszcze przyjąć przedłożone sprawozdanie.

Lista mówców została zamknięta. Oddaję głos panu mjr Gajewskiemu.

Specjalista w Zarządzie Prewencji Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej mjr Arkadiusz Gajewski:

Mjr Arkadiusz Gajewski, Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej, Zarząd Prewencji. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, poczułem się wywołany do odpowiedzi przez jednego z posłów i postaram się zaspokoić jego ciekawość.

Wzrost liczby negatywnych zdarzeń drogowych z udziałem żołnierzy amerykańskich został zauważony w Zarządzie Prewencji i w związku z tym podjęliśmy szereg działań. Po pierwsze, zorganizowaliśmy instruktaż prowadzony w języku angielskim dla żołnierzy, którzy mają się przemieszczać w kolumnach. Po drugie, pobraliśmy z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego specjalny poradnik. Został on przygotowany w języku angielskim. Nie będę teraz opowiadał, co zawiera, ponieważ piszą na ten temat autorzy na 56 stronie raportu. Wspomniany poradnik jest aktualnie wydawany dowódcom amerykańskich kolumn. Ponadto, wspólnie z szefostwem transportu i ruchu wojsk podjęliśmy działania zmierzające do opracowania własnej broszury skierowanej bezpośrednio do żołnierzy. Prace nad nią trwają w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej.

Jeżeli natomiast chodzi o problem kierowców, to powiem – podobnie jak jeden z przedmówców, który opowiadał o kierowcach zza naszej wschodniej granicy – że dokładnie to samo mogę powiedzieć o kierowcach amerykańskich. Nie mamy wpływu na poziom ich wyszkolenia. Z własnego doświadczenia wiem, jak sprawy się mają, bo kiedyś piloto-

waliśmy wojska włoskie na poligon w Ustce. Pojazdami kierowały dzieciaki. Ci chłopcy mieli po 18, 19 lat i jechali pojazdami ponadnormatywnymi. Jako żandarmeria nie mamy żadnego wpływu na poziom wyszkolenia takiego kierowcy, ani na to, kim on jest. Jedyne co możemy robić, to podejmować działania profilaktyczne, informować, jakie przepisy u nas obowiązują itd. i dokładnie to robimy. Poza tym, wszystkie kolumny są prowadzone przez naszych instruktorów, którzy są ludźmi z odpowiednim doświadczeniem.

Jeżeli chodzi o pytanie, czy odnotowujemy incydenty z udziałem żołnierzy Amerykańskich, to odpowiadam twierdząco. Prowadzimy taką statystykę, mamy do tego celu specjalny system komputerowy, odnotowujemy tzw. zdarzeniówkę itd. W bieżącym raporcie tych zdarzeń jednak nie odnotowaliśmy, ponieważ w gruncie rzeczy nie było ich zbyt wiele. Informacja na ten temat znajdzie się natomiast w raporcie przyszłorocznym. Sprawę monitorujemy na bieżąco i mogę obiecać, że w następnym raporcie znajdą się konkretne dane na ten temat. Przedstawimy zestawienia ilościowe i zapoznacie się państwo szczegółowo, ile było takich zdarzeń, z czego one wynikały itd. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pan Wojciech Pasieczny, a później pan minister Grabarczyk, bardzo proszę.

Wiceprezes Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym Wojciech Pasieczny:

Wojciech Pasieczny, Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, moi przedmówcy powiedzieli wszystko, co chciałem poruszyć w wystąpieniu, ale chciałbym zadać pytanie przedstawicielom Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odnośnie kwestii związanych z samochodami ciężarowymi. Dane dotyczące wypadków powodowanych przez kierujących tymi pojazdami dotyczą pojazdów o masie 3,5 tony oraz powyżej. Czy nie byłoby warto pokusić się o rozbicie tych informacji w przyszłorocznym raporcie? Pozwoli nam to zobaczyć, jak wygląda faktyczny wpływ obu grup na poziom bezpieczeństwa na polskich drogach.

I jeszcze jedno pytanie. Czy wśród samochodów ciężarowych o masie do 3,5 tony znajdują się także samochody osobowe zarejestrowane jako ciężarowe, czy mamy tylko samochody stricte ciężarowe, a osobowe ciężarówki, że tak to nazwę, są wykazane w grupie samochodów osobowych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Cezary Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, tak naprawdę, kiedy analizujemy tegoroczny raport, który – trzeba to powiedzieć – z roku na rok jest coraz lepszy, coraz więcej w nim interesujących danych, uderza to, że większość wypadków zdarza się w ciągu dnia, na prostym odcinku drogi, na suchej nawierzchni, przy dobrych warunkach atmosferycznych. Oznacza to, że przyczyna wypadków jest dość oczywista. Brakuje nam najwyraźniej kultury ruchu drogowego. Nie zauważamy innych uczestników ruchu. Jakie jest na to lekarstwo? Przede wszystkim edukacja, ale także właściwa prewencja i działanie, którego ostatnio nie widzę, jeśli chodzi o Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tzn. większa ekspansja w mediach. Kiedyś miało to miejsce. Spadek liczby wypadków, jaki odnotowaliśmy mniej więcej 10 lat temu, był związany z jednej strony z inwestycjami w drogi, ale także z niekiedy ostrą, nawet momentami szokującą kampanią medialną. Proponowałbym, aby powrócić do sprawdzonych metod działania.

Życzę pani minister, aby udało jej się osiągnąć to, czego ja osiągnąć nie zdołałem. Cóż to takiego jest? Szanowni państwo, nie udało mi się namówić ministra edukacji, żeby tak jak wspominało dziś kilka osób, wprowadzić do obowiązkowych programów nauczania lekcje związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Powinny one kończyć się oceną na świadectwie, a po szkole podstawowej kartą rowerową, zaś po szkole średniej egzaminem na prawo jazdy. Tak wygląda, moim zdaniem, recepta na obecne bolączki. Przyznaję, mnie się nie udało tego osiągnąć. Życzę jednak moim następcom, aby im się powiodło. Jeśli tak się stanie, to wszystkim nam wyjdzie to na dobre. Dziękuję.

Przepraszam, panie przewodniczący, jeszcze jedna sprawa. Po krótkiej naradzie doszliśmy do wniosku, że warto byłoby w raporcie odnotowywać przyrost liczby pojazdów na polskich drogach. Ta kwestia gdzieś nam do tej pory umykała, a przypomnę, że mamy już blisko 28 milionów pojazdów mechanicznych. Warto wiedzieć, jak wygląda zmiana w tym zakresie w skali danego roku. Niewątpliwie ma to wpływ na poziom bezpieczeństwa na naszych drogach.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie pośle. W tym momencie, ponieważ lista mówców została już wyczerpana, pozwolę sobie udzielić głosu, zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią. Na kanwie dorocznego sprawozdania chciałbym przedstawić kilka generalnych uwag i pytań pod adresem przedstawicieli ministerstwa. Zamierzałem zacząć od pytania dotyczącego armii Stanów Zjednoczonych, bo temat jest medialny i był szeroko relacjonowany w prasie, ale przedmówcy mnie ubiegli, a pan major szczegółowo i kompetentnie odpowiedział na zadane pytania.

W tej sytuacji, opierając się na danych z raportu, chciałbym wskazać na obszar prewencji. Konkretnie chodzi mi o skuteczność działań w zakresie wykrywania przeciążonych pojazdów ciężarowych. Jest to istotne w kontekście funkcjonującego, lub nie, systemu wag preselekcyjnych. Z danych, jakie udało mi się zebrać w kilku województwach wynika, że w niektórych z nich system funkcjonuje prawidłowo. Na przykład w województwie wielkopolskim, które dysponuje dziesięcioma wagami preselekcyjnymi, na łączną liczbę 564 kontroli wydano 292 decyzje administracyjne o nałożeniu kary. Oznacza to skuteczność na poziomie 51%. W województwie kujawsko-pomorskim mamy z kolei siedem wag preselekcyjnych, przeprowadzono 537 kontroli i wydano 323 decyzje. Skuteczność 60%, jeśli chodzi o wykrywanie pojazdów przeważonych. Jednocześnie w moim województwie, śląskim, nie działa żadna waga preselekcyjna. Łączna liczba kontroli 873 i tylko 41 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary. Skuteczność tylko 4,7%. W województwie mazowieckim też nie działa żadna waga preselekcyjna. Na 2192 kontrole, 31 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary, skuteczność 0,05%. Mówimy w tym momencie o ruchu pojazdów ciężkich i ewentualnych późniejszych skutkach, zwłaszcza finansowych, które są przez ten ruch generowane.

W świetle podanych danych, siłą rzeczy fragmentarycznych, ale jednak dość różnych, chciałbym poprosić przedstawicieli ministerstwa, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego lub Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o ocenę obecnego systemu. Interesująca byłaby też opinia Inspekcji Transportu Drogowego, która ze względu na stwierdzane niesprawności traci mnóstwo cennego czasu. Efekty są dość mierne, a ITD nie osiąga zapowiadanych wyników.

Druga kwestia. W dyskusji przewijał się ten wątek w kontekście sieci dróg krajowych i autostrad. W poprzedniej kadencji Sejmu weszły w życie przepisy dotyczące obowiązkowego audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego na korytarzach europejskich. Na kanwie zaprezentowanej statystyki chciałbym zapytać, czy GDDKiA, Ministerstwo Infrastruktury lub Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zechcą się podzielić z nami swoimi spostrzeżeniami na ten temat? Dodałbym do tego jeszcze pytanie, bo takowej wiedzy nie posiadam, czy kiedykolwiek był badany wpływ na kierowców długotrwałej jazdy odcinkami dróg ekspresowych i autostrad, przy których stoją ekrany dźwiękochłonne? Czy to działa na kierowców pozytywnie, negatywnie, czy jest może dla nich neutralne?

Bardzo istotne, moim zdaniem, były spostrzeżenia kolegów posłów i gości zabierających głos w dyskusji na temat korelacji użytkowników słuchawek i liczby wypadków. Wydaje mi się, że to zagadnienie warto uzupełnić i poszerzyć o szczegółowe dane statystyczne. De facto każdy z nas niemal każdego dnia obserwuje najdziwniejsze zachowania kierowców samochodów osobowych, czasami autobusów i ciężarówek, którzy nie przestrzegają zakazu korzystania ze słuchawek.

I jeszcze jeden przykład indywidualny, ale wart pogłębienia jako nie tylko ćwiczenie akademickie, ale bardzo praktyczne… Proszę państwa o chwilę cierpliwości. To potrwa nie dłużej niż minutę.

Mam na myśli przykład zdarzenia w okolicach Ozimka, gdzie Pendolino uderzyło na przejeździe kolejowym w ciężarówkę, która w ogóle nie powinna się tam znaleźć. Kierowca ciężarówki złamał przepisy, ale według nieoficjalnych informacji upłynęło pół godziny, a w systemie nie było żadnej informacji. Nic się nie stało poprzez numer 112. Nie oceniam zachowania kierowców w tej chwili, bo podpada ono pod Kodeks karny, ale upłynęło pół godziny od zdarzenia, a system zarządzania ryzykiem nie zareagował. Nie było reakcji ze strony systemu powiadamiania ratunkowego ani systemu zarządzania siecią Polskich Linii Kolejowych. Grupa ludzi musiała pojechać kilka kilometrów wstecz, aby ostrzec maszynistę innego pociągu. Nikt z nich jednak nie wiedział, jak wygląda zewnętrzny znak sygnału „Hamuj natychmiast”. Nie wiedzieli, jak ostrzec maszynistę, który, z tego co mi wiadomo, widząc ich myślał, że jest to jakaś grupa ludzi wiwatujących na okoliczność przejazdu pociągu. Zakładam, że ten znak jest znany kierowcom zawodowym? Czy panowie z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wiedzą jak on wygląda? Wiecie? Bardzo dobrze. Myślę, że ten przykład pokazuje, iż warto ciągle ćwiczyć współdziałanie różnych służb, tym bardziej, że szkoda wyniosła w tym przypadku prawie 20 mln złotych. Złożyły się na to koszty naprawy infrastruktury kolejowej i koszt zniszczonego pociągu. W tej chwili jest on niesprawny i prawie połowa składu nadaje się tylko do kasacji.

Reasumując, myślę, że warto, nawet na kanwie dość drastycznych przykładów, próbować analizować sposób współdziałania różnych instytucji i służb, policji, systemu zarządzania ruchem Polskich Linii Kolejowych, Państwowej Straży Pożarnej, Inspekcji Transportu Drogowego itd.

Poddaję te kwestie pod państwa rozwagę. Nie są to może precyzyjne pytania, a raczej otwarte problemy. Wymagają one komentarza i dlatego chciałbym teraz oddać głos przedstawicielom ministerstwa, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego lub ewentualnie innym osobom, które zechce wskazać pani minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Justyna Skrzydło:
Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, przede wszystkim chciałabym bardzo serdecznie podziękować za interesującą dyskusję na temat raportu i tematyki związanej z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Zwłaszcza dziękuję za pozytywne opinie o przygotowanym przez nas raporcie. Myślę, że jest teraz właściwa chwila na złożenie podziękowań wszystkim tym osobom, które włożyły mnóstwo pracy, aby raport „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.” trafił do państwa w takim kształcie. Mam na myśli przede wszystkim pracowników Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz wszystkich członków KRBRD, którzy dokument wnikliwie przeczytali, konsultowali i wnieśli do niego szereg konstruktywnych uwag. Od takich podziękowań chcę zacząć moją wypowiedź.

Dziękuję posłom i innym uczestnikom dyskusji za interesujące pytania. Wszystkie trafią do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Stanowią one dla nas impuls do zajęcia się daną kwestią w sposób dogłębny i szczegółowy. Do każdego pytania podchodzimy z najwyższą starannością i udzielimy na nie możliwie najpełniejszych odpowiedzi na podstawie posiadanej wiedzy i zgromadzonych informacji.

Szanowni państwo, mogę zapewnić, że wiele tematów, spośród tych, które dziś poruszyliście, znajduje się już w fazie realizacji. Nie o wszystkich mogę w tej chwili mówić, ponieważ dopiero uruchomiono pewne procesy i rozpoczęto określone postępowania. Pragnę jednak podkreślić i poinformować, że Sekretariat KRBRD i członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego realizując na bieżąco zadania, o jakich państwo mówiliście, zmierzające do poprawy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach, wykorzystują w tym celu fundusze unijne. Mówię o tym dlatego, żebyście państwo wiedzieli, iż oprócz należytej staranności w działaniu pracujemy zgodnie z procedurami dotyczącymi zasad wydatkowania środków z Unii Europejskiej. Dzięki wsparciu Unii dysponujemy potężnym zastrzykiem finansowym, który możemy spożytkować na działania ukierunkowane na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Moim zdaniem ta informacja powinna wyraźnie wybrzmieć, ponieważ wykorzystanie unijnych pieniędzy wiąże się z koniecznością wykonania dodatkowej pracy. Zakładam, że państwo posłowie wiecie, jak

bardzo ograniczone są zasoby kadrowe Sekretariatu KRBRD i jakiego wysiłku wymaga od nich skuteczne połączenie pracy bieżącej i dopełnienie wszelkich procedur związanych z regulacjami unijnymi. Nierzadko jest to praca w wymiarze 24 godziny na dobę.

Nie wiem, czy uda nam się teraz odnieść do wszystkich zagadnień, które państwo poruszyliście w dzisiejszej dyskusji. Jeżeli nie, to oczywiście udzielimy odpowiedzi na piśmie na te pytania, na które dziś nie zdołamy od razu odpowiedzieć. Od razu mogę jednak pozytywnie zareagować na propozycję pana przewodniczącego w sprawie spotkania Wysokiej Komisji z ekspertami, które miałoby na celu merytoryczną dyskusję na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w wymiarze mniej powiązanym ze statystyką, a bardziej nakierowanym na aspekty ogólne. Zapewniam państwa, że nam wszystkim zależy, aby pozycja Polski w rankingu ogólnounijnym stale się poprawiała, aby pozytywny trend wzrostowy nie został zatrzymany, nawet mimo dość mało optymistycznych statystyk za 2016 r.

Na bieżąco analizowaliśmy sytuację już od jesieni minionego roku, kiedy dowiedzieliśmy się, że w zestawieniach nie wypadniemy najlepiej. Staraliśmy się doszukać przyczyn takiego stanu rzeczy. M.in. wskazaliśmy na wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, wzrost liczby młodych, niedoświadczonych kierowców itd. Poza tym, większą mobilność ludności dodatkowo stymulował poziom cen paliw na rynku, zmieniły się wakacyjne destynacje Polaków itd. Widzimy problemy szeroko i analizujemy zagadnienia pakietowo. Prace na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego traktujemy kompleksowo. Nasze działania są ukierunkowane na zaproponowanie takich rozwiązań legislacyjnych, które w sposób funkcjonalny i akceptowalny dla społeczeństwa zorganizują życie publiczne, a nie skoncentrują się tylko na rozwiązaniu jakichś doraźnych problemów.

W telegraficznym skrócie tak wyglądałoby podsumowanie z mojej strony. Może jeszcze kilka zdań na temat edukacji i szkolenia oraz kwestii bezpieczeństwa dotyczących kierowców armii amerykańskiej i innych narodowości, którzy poruszają się po polskich drogach w wyniku bardzo różnych uwarunkowań. Jeżeli chodzi o ocenę tych zjawisk bardzo proszę o zachowanie szczególnej ostrożności. Są one efektem wielu procesów, zwłaszcza obecność amerykańskich wojskowych. Różne są także uwarunkowania dyskusji publicznych dotyczących pojazdów do 3,5 tony, pojazdów ciężarowych i bezpieczeństwa kierowców jako takiego. Nie zawsze chcielibyśmy w taki sposób dyskutować na ten temat, jak ma to miejsce w ostatnim czasie w debacie publicznej. Jeśli chodzi o doraźne działania podjęte w tym obszarze przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, to na ostatniej Radzie w Luksemburgu poparliśmy przyjęcie ogólne do dyrektywy 2003/59, która dotyczy wstępnej kwalifikacji okresowych szkoleń kierowców. Przy tej okazji chcę podkreślić, że to właśnie Polska była tym krajem, który zwrócił uwagę na praktyczne aspekty płynące z takiego szkolenia. Nie zgodziliśmy się na rozwiązanie forsowane przez większość państw unijnych, czyli że można praktykę zastępować e-learningiem. Stoimy na stanowisku, że umiejętność zachowania się w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego ma priorytetowe znaczenie.

Nie mówiliśmy dziś w ogóle o problemie samochodów automatycznych. Jest to bardzo gorący i aktualny temat, jeżeli chodzi o dyskusję na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Być może okazja do dyskusji na ten temat pojawi się podczas spotkania Komisji i ekspertów, którego organizacji deklaruję się podjąć, jako przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Szanowni państwo, reforma systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego to zadanie, nad którym musimy się pochylić wspólnie. Pragnę państwa poinformować, że wewnątrz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działają zespoły robocze, które analizują poszczególne obszary tematyczne. Współpracujemy ze wszystkimi instytucjami, które są zaangażowane w proces poprawy bezpieczeństwa na drogach. Przedstawiciele większości tych instytucji uczestniczą zresztą w dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Jeżeli resort przedstawi państwu propozycje rozwiązań w zakresie BRD, to będą to z pewnością propozycje przemyślane i skierowane na osiągnięcie celów długookresowych. Cele Unii Europejskiej

w tym zakresie są niezwykle ambitne. Uważam, że powinniśmy się nimi zdecydowanie inspirować.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli pani minister nie ma nic przeciwko temu, to poproszę jeszcze pana Konrada Romika, sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, o odniesienie się do tych zagadnień, które zostały przedstawione w dyskusji, a odnoszą się bezpośrednio do kompetencji KRBRD.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, postaram się w sposób bardzo syntetyczny odnieść do poszczególnych kwestii, zwłaszcza problemu ofiar wypadków drogowych i przyczyn tych wypadków. Przedstawię stanowisko hasłowo, ponieważ szczegóły znajdziecie państwo począwszy od strony 32 naszego raportu. Przedstawiamy tam możliwy wpływ poszczególnych czynników, które złożyły się na wzrost liczby wypadków drogowych w naszym kraju. Analizowaliśmy wiele różnych zjawisk, ale wskazaliśmy przede wszystkim na wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy. Był to wzrost bardzo znaczący, bo w skali całego kraju wyniósł 15%. Do tego dochodzi wzrost o 8,4%, w porównaniu do poprzedniego roku, liczby wydanych po raz pierwszy dokumentów prawa jazdy. Wspomniane dokumenty w znacznym stopniu trafiły do kierowców młodych, wchodzących dopiero na rynek komunikacyjny. Naszym zdaniem wskazane czynniki mogły wpłynąć na wzrost natężenia ruchu drogowego i jednocześnie podwyższyć ryzyko zaistnienia zdarzeń drogowych.

Jeżeli chodzi o pozostałe czynniki, to wskazujemy na znaczny wzrost potoków ruchu, zwłaszcza w okresie wakacyjnym. Obserwowany okres wakacyjny, tj. miesiące od maja do sierpnia ubiegłego roku, brzydko mówiąc, okazały się być przegrane. Analizowaliśmy wypadkowość w ujęciu sześć miesięcy do sześciu miesięcy, czyli okres maj-październik, który był wzrostem do okresu listopad-kwiecień. Statystyki pokazują, że pierwsze cztery miesiące roku i później listopad oraz grudzień to okresy spadkowe. Najgorsze dane wygenerowano w miesiącach wiosenno-wakacyjnych na konkretnych destynacjach. To wszystko są skutki potoków ruchu i jego nasilenia w czasie wakacji. Interesująca jest w tym przypadku także korelacja z wypadkowością z udziałem młodych kierowców. Należy pamiętać również o innych tendencjach występujących na rynku wewnętrznym, a mianowicie zachęcaniu do podróżowania. Wszystkie wymienione składniki omawiamy w raporcie na stronie 32.

Została poruszona sprawa motocyklistów i motorowerzystów. Rozróżniam obie kategorie, ponieważ ma to znaczenie. Jeżeli rozpatrujemy zachowania motocyklistów w ruchu drogowym z punktu widzenia sprawstwa wypadków, to można powiedzieć, że zapala się lampka alarmowa. Musimy tej kwestii poświęcić więcej czasu i dogłębnie ją przeanalizować. Przyjmujemy przedstawione uwagi z wielkim zrozumieniem, ponieważ także stoimy na stanowisku, że ta grupa uczestników ruchu drogowego wymaga podjęcia dodatkowych działań interwencyjnych, także w zakresie edukacji i profilaktyki. Dotyczy to zwłaszcza środowiska motocyklowego. Sprawdzimy, jakie działania są najbardziej skuteczne i czego powinna dotyczyć interwencja z naszej strony, aby realnie zwiększyć bezpieczeństwo motocyklistów i motorowerzystów. Podstawa to profilaktyka i programowanie działań skoncentrowanych na osiągnięciu założonych rezultatów. Na tym się koncentrujemy w Sekretariacie KRBRD.

Jeśli chodzi o problem związany z używaniem słuchawek, poruszało go kilku panów posłów, to chcę poinformować, że w 2016 r. dostrzegliśmy jego istnienie. Uwzględniliśmy go w naszej kampanii kierowanej do pieszych uczestników ruchu drogowego. Pomysł kampanii narodził się po stwierdzeniu, że wielu pieszych nie uczestniczy mentalnie w ruchu drogowym mimo, że są w danym momencie czynnymi uczestnikami tego ruchu. Dziś mówiliśmy konkretnie o słuchawkach, ale w kampanii użyliśmy także innych czynników rozpraszających. Chodziło nam o pokazanie, że pieszy odpowiada zarówno za swoje bezpieczeństwo, jak i za bezpieczeństwo innych użytkowników ruchu. Akcentowaliśmy przede wszystkim kwestie widoczności pieszych i odpowiednią reakcję na dostrzegane przez nich zagrożenia. Temu była poświęcona kampania. Przeprowadziliśmy ją w najlep-

szym możliwym momencie, tzn. przed rozpoczęciem okresu jesienno-zimowego. Trafiła ona do uczestników ruchu drogowego w październiku, a jej efekt przerósł nasze oczekiwania. Kampania dotarła do sześciu milionów Polaków i wywołała ogromną dyskusję, która pokazała, że KRBRD potrafi dotrzeć z przekazem w odpowiedni sposób pokazującym pieszym, jakie działania nie są właściwe. Dysponujemy raportami poemisyjnymi i jak ktoś z państwa jest zainteresowany, możemy udostępnić wyniki. Myślimy również, jak ewaluować te działania w najbliższym czasie.

Sprawa urządzeń rejestrujących. W dyskusji pojawiały się mniej lub bardziej radykalne stanowiska w tej kwestii. Była mowa o wyłączeniu fotoradarów itd. Chciałbym bardzo gorąco podziękować środowisku naukowo-badawczemu, które bardzo starannie zbadało problematykę i postawiło odpowiednie diagnozy odnośnie problemów dotyczących urządzeń rejestrujących. Szczegółowe informacje na ten temat znajdziecie państwo w naszym raporcie. Znajdują się tam także dane dotyczące związku prędkości z wypadkowością, zwłaszcza z miejsc, w których urządzenia rejestrujące zniesiono lub z różnych względów przestały funkcjonować.

Jeżeli chodzi o analizę przyczyn wypadków leżących po stronie poszczególnych uczestników ruchu drogowego, to rzeczywiście wskazujemy na konieczność edukacyjnej interwencji, szczególnie pod adresem młodych uczestników ruchu drogowego. Dotyczy to przede wszystkim grupy wiekowej w przedziale 18-24 lata. Jest to grupa pieszych, kierowców i motocyklistów, która wykazuje istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu z punktu widzenia liczby i katalogu występujących ryzyk. Wspomniana grupa jest grupą podwyższonego ryzyka.

Niestety, podwyższone ryzyko w ruchu drogowym powodują także osoby starsze. Statystyki wypadkowości wyraźnie pokazują, że rośnie liczba osób starszych, w przedziale powyżej 50-60 lat, które zostały zabite lub ciężko ranne w wypadkach drogowych. Jest to jasny sygnał dla nas, że interwencją edukacyjną powinniśmy także objąć osoby w tym wieku i starsze, które uczestniczą w ruchu drogowym. Żeby nie być gołosłownym, konkretny przykład – akcja „Seniorowerowy weekend”. Realizowaliśmy ją na terenie pięciu województw współpracując przy tym z policją, wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego i członkami wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nasze działania były kierowane pod adresem rowerzystów-seniorów, których znaczna liczba niestety ginie, zwłaszcza na terenach zabudowanych. Działania profilaktyczne podjęliśmy w miejscach, w których doszło do największej liczby śmiertelnych wypadków z udziałem rowerzystów w starszym wieku. Wydaje nam się, że trafiliśmy z działaniami edukacyjnymi do właściwych osób i we właściwe miejsca.

Jeśli chodzi o dalszy rozwój tego typu działań, to chcę poinformować, że systematycznie poszerzamy profilaktykę i stopniowo obejmujemy nią kierowców powyżej 60-tego roku życia. Bazujemy w naszym działaniu na dostępnych analizach badawczych i metodologicznych. Interwencji wymaga zarówno senior-kierowca, senior-rowerzysta, jak i senior-pieszy. Konieczne jest wyciąganie wniosków na bieżąco. Staramy się tak czynić. Po zrealizowaniu projektu prowadzimy zawsze monitoring i ewaluację. Sprawdzamy, na ile nasze działania okazały się być skuteczne wobec konkretnej grupy docelowej. Po analizie poszerzamy zakres działań lub go zmieniamy. Proces ewaluacyjny pozwala nam na zebranie nowych informacji i pokazuje, w jakich zakresach powinniśmy intensyfikować działania związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego.

Jeden z uczestników dyskusji nawiązał do problemu kategoryzacji dróg. Wskazano na drogi powiatowe, na których dochodzi do największej liczby wypadków. Jest to problem, z którym nie chcemy zostawiać samych kolegów w powiatach. Przypomnę, że w zeszłym roku udało nam się opracować zagadnienie dotyczące zarządzania prędkością na drogach samorządowych. Jest to instrument, narzędzie podobne do „Podręcznika ochrony pieszych”. Zawarliśmy w nim wiele propozycji dotyczących sposobu interwencji w przypadku przebudowy, czy też realizacji odcinka liniowego drogi, jak skalować prędkość zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi, żeby poprawić stan bezpieczeństwa itd. Warto także powiedzieć o przyjętej, chociaż może niezbyt mocno promowanej, metodologii oceny ryzyk na drogach wojewódzkich i powiatowych. Zarządcy tych dróg znają ten materiał. Stanowi on narzędzie, które posłuży do analizy problematyki wypad-

kowości na poszczególnych kategoriach dróg i wiążących się z tym problemów, ale także do skalowania odcinków analizy ryzyka zaistnienia wypadków drogowych, nie tylko w ujęciu rok do roku, ale również w dłuższej perspektywie czasu. W materiale są pokazane odpowiednie algorytmy i właściwa metodologia badawcza. Mamy zatem narzędzie, które może sprawdzić się doskonale w doborze sił i środków, jeśli chodzi o inżynieryjną interwencję w kwestie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Chodzi o modernizację i budowę dróg na szczeblu samorządowym, a później o zarządzanie nimi.

Pozostaje jeszcze sprawa edukacji w wymiarze samoedukacji. Na wokandzie mamy w tej chwili poprawę jakości szkolenia kadr odpowiedzialnych za poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szkolimy własne kadry na poziomie wojewódzkim. Między innymi z tej przyczyny podnosimy kwestię realizacji projektów unijnych. Wspominała o tym pani minister w swoim wystąpieniu. Jeden z tych projektów jest dedykowany – i chcemy go zrealizować – przeszkoleniu samorządowych zarządców dróg na poziomie powiatowym. Postawiliśmy sobie bardzo ambitny cel zrealizowania szkoleń i stworzenia różnego typu narzędzi dla powiatowych, samorządowych zarządców dróg w całym kraju. Projekt edukacyjnie będzie prowadzony w terenie, ale chcemy, żeby pod względem szkolenia kadr miał on znaczenie priorytetowe.

Ograniczenia czasowe sprawiają, że nie będę w stanie odnieść się do wszystkich kwestii poruszonych w dyskusji, ale jeśli jest to możliwe, chciałbym jeszcze zająć stanowisko wobec pewnej istotnej sprawy, związanej z danymi, jakie są gromadzone w Sekretariacie KRBRD. Przyjmuję zgłoszoną propozycję poszerzania zakresu tych danych. Będziemy to realizować na bieżąco. Przyjmujemy zgłoszone uwagi, bo zależy nam, aby raport z roku na rok był coraz bardziej precyzyjny, odpowiadał potrzebom Wysokiej Komisji i spełniał oczekiwania wszystkich, którzy są zainteresowani poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Spoglądam jeszcze na szefa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Czy pan dyrektor zechce skorzystać z okazji i zabrać głos? Bardzo proszę.

Dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg krajowych i Autostrad Krzysztof Kondraciuk:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zostało dziś przedstawionych wiele różnych ocen i sformułowań. Z mojej strony chciałbym nawiązać jedynie do nieszczęsnych słuchawek i wybiec nieco w przyszłość. Skoro mówimy, że z powodu słuchawek piesi i rowerzyści nie słyszą co się wokół nich dzieje, to pragnę zwrócić uwagę na kolejny problem, a mianowicie, że coraz więcej na naszych drogach pojawia się samochodów o napędzie hybrydowym i elektrycznym. Powoduje to, że nawet jeżeli pieszy nie będzie miał na uszach słuchawek i tak nie usłyszy zbliżającego się samochodu.

Wiele dziś powiedziano o konieczności edukacji i nauczaniu poszanowania dla przepisów. Ja powiedziałbym raczej, że nie tyle chodzi o poszanowanie, ale używając słownictwa psychologicznego, pan psycholog też się dzisiaj wypowiadał, bardziej chodzi o to, aby w ludzkiej podświadomości zostały zakodowane pewne pożądane zachowania. Granica pomiędzy jezdnią i chodnikiem powinna być czymś świętym. Okazuje się, że na przykład w Niemczech coś takiego istnieje. Każdy, nawet małe dziecko, które wychodzi z budynku od razu dostrzega wspomnianą granicę.

Dlatego uważam, że na problem należy spojrzeć szerzej i nie ograniczać się tylko do kwestii słuchawek. Osobiście jestem zdania, że większym zagrożeniem jest pisanie przez kierowców sms-ów podczas jazdy. To się często zdarza, zwłaszcza na autostradach. Kierowcy podczas jazdy także odczytują sms-y. Moim zdaniem jest to większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu niż noszenie przez pieszych słuchawek.

Skoro już mówimy o zagrożeniach, to można jeszcze dodać brak ścieżek rowerowych. Jest to wynik pewnych trendów. Kiedyś wszyscy przesiedliśmy się do samochodów, a później, już jako bogatsze społeczeństwo, powróciliśmy do rowerów. Niekiedy poruszanie się rowerem traktujemy jednak zbyt lekko.

Kwestia naklejek poświadczających aktualne badania techniczne pojazdu. Moim zdaniem jest to czysto techniczna sprawa. Mogą być naklejki, może być system, który

po zeskanowaniu numeru rejestracyjnego pokaże, czy dany pojazd posiada ważny przegląd techniczny.

Proszę państwa, w raporcie przyjęto taką, a nie inną metodologię oceny. Podejrzewam, że jest to efekt posłużenia się kartami policji, które są sporządzane przy okazji każdego wypadku. Można było do tego podejść inaczej. Wydaje się, że wypadków jest chyba w rzeczywistości relatywnie trochę mniej. Wzrost liczby bezwzględnej wynika także ze wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów. Jakiś wpływ ma także długość dróg, ale to nie jest współmierne. Poza tym, nie zawsze przepisy nadążają za rzeczywistością. Rzeczywistość pewne rzeczy wymusza od razu, ale przepisy powstają znacznie wolniej. Sam przepis jednak nie wystarczy, nie zapewni pożądanych zachowań. Musimy mieć pewne rzeczy zakodowane w podświadomości. Na pewno przyczyniłoby się do tego ustawiczne szkolenie, już od przedszkola zaczynając, a na zaawansowanym wieku kończąc. Niektórzy mówią, że człowiek rodzi się w pieluchach i w pieluchach umiera. Chcielibyśmy, aby Polacy rodzili się ze świadomością, że funkcjonują w określonej rzeczywistości i bynajmniej nie jest to rzeczywistość wirtualna. Mamy tylko jedno życie, a nie kilka, jak to bywa w niektórych grach. Musimy być zatem realistami i poruszać się w prawdziwej rzeczywistości w sposób odpowiedzialny.

Wagi preselekcyjne. Jeśli chodzi o to zagadnienie, to naturalnie obecny system jest nieszczelny i rzeczywistość dlatego wygląda tak, jak wygląda. Usilnie pracujemy, aby system domknąć.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na jedną rzecz. Mówiliśmy o drogach powiatowych, ale ta uwaga odnosi się także do części dróg gminnych i wojewódzkich. Szanowni państwo, przełożenie jest proste. Ilość nakładów na drogi przekłada się wprost na poprawę bezpieczeństwa. Jeśli nie będziemy mieli odpowiednich środków, które pozwolą nam na poszerzenie dróg, to niewiele się zmieni. Drogi gminne i powiatowe często mają tylko 4,5 m, ewentualnie 5 m szerokości. Jeśli na takiej drodze znajdzie się TIR, to nie ma mowy, aby pojazdy mogły się swobodnie minąć. Motoryzacja rozwija się niezależnie od jakości naszych dróg. Jak państwo wiecie, dopuszczamy już 12 ton zamiast dotychczasowych 11,5 tony oraz 42 tony zamiast dotychczasowych 40 ton. Oznacza to, że degradacja stanu naszych dróg będzie postępować. Jeżeli nie zwiększymy nakładów na poprawę geometrii dróg, ich szerokości, łuków i profili, to nic się nie poprawi. W większości przypadków wina za spowodowanie wypadku leży po stronie kierowców, ale pamiętajmy, jaki mamy stan nawierzchni i stan dróg. Kierowca może czasami nie przestrzegać przepisów, ale niekiedy brakuje jakiegoś znaku, który nie został zawieszony, z różnych przyczyn, i to wystarczy do spowodowania wypadku. Kierowcy zwykle jeżdżą na pamięć, ale jeśli dodatkowo pozbawimy ich oznakowania na drodze, łatwo o nieszczęście. Policjanci czasami też wystawiają mandaty na pamięć, bo nie zawsze zdążą zarejestrować od razu zmianę sytuacji. Zmiany są konieczne, one zachodzą zwykle niezależnie od nas i musimy się do tego przyzwyczaić. Zasada generalna, oczy cały czas otwarte i dookoła głowy. Tak zakończyłbym ten wątek.

Jeśli państwo pozwolicie, to jeszcze uwaga na temat szkolenia kierowców. Szanowni państwo, my szkolimy kierowców pod istniejące potrzeby. Mówiono o tym, że podaż kierowców jest zbyt mała, a zapotrzebowanie cały czas rośnie, dlatego na pewne rzeczy przymyka się oko. Oczywiście, nie powinno do tego dochodzić. Musimy zachować określony poziom szkolenia, ale jak wiadomo, w życiu bywa różnie. Konieczne jest zachowanie dyscypliny i przestrzeganie przepisów. Niektórzy podchodzą jednak do pewnych kwestii nadmiernie rygorystycznie. Na przykład, jeśli chodzi o przekroczenie prędkości. Dla mnie, jeśli ktoś przekroczy prędkość przy dobrych warunkach na jezdni i nie stwarza z tego tytułu żadnego zagrożenia, jest mniej groźne niż przestrzeganie przepisów zimą, kiedy mimo, że ktoś jedzie zgodnie z przepisami, to z powodu śliskiej jezdni jego prędkość i tak jest nadmierna i stanowi realne zagrożenie dla niego i innych użytkowników drogi.

Proszę państwa, w raporcie zabrakło mi podziału, który pokazałby liczbę ofiar śmiertelnych wypadków, ale chodzi o osoby, które zginęły nie z własnej winy. Statystycznie gdzieś te informacje zapewne są odzwierciedlone w zbiorczym zestawieniu, ale ich nie widać, nie zostały wyodrębnione. Chodzi mi o ofiary, które giną przypadkowo. Nie są sprawcami wypadku, ale akurat zostali uczestnikami tego zdarzenia. Szkoda, że takich danych w raporcie nie ma.

Można oczywiście dużo mówić o wypadkowości, ale zgadzam się z przedmówcami, że kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego ma odpowiednie szkolenie, edukacja i nakłady na drogi. Bez tych elementów możemy zapomnieć o wyraźnej poprawie sytuacji na naszych drogach i dojściu do średniego poziomu unijnego w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za końcowe wystąpienie panu dyrektorowi Kondraciukowi. Kończąc ten punkt porządku dziennego, chciałbym raz jeszcze podziękować przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Sekretariatowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za bardzo wnikliwie opracowany dokument na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w 2016 r. Dziękuję także pani minister za złożoną deklarację w sprawie zorganizowania spotkania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w pełnym składzie z członkami Komisji Infrastruktury. Weźmiemy w nim udział nie tylko z urzędu, ale z odczuwanej potrzeby przeprowadzenia konkretnej debaty na temat kluczowych kwestii związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, które wymagają podjęcia pilnych działań. Zaprosimy na to spotkanie także szefów wszystkich instytucji, które podlegają ministerstwu. Mam na myśli Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz przedstawicieli zaplecza eksperckiego, którzy są reprezentowani na dzisiejszym posiedzeniu. Z mojej strony chciałbym zasugerować, aby w takim spotkaniu wzięła również udział silna reprezentacja Ministerstwa Edukacji Narodowej. Wiele głosów w dyskusji wskazywało bowiem na konieczność stworzenia kompleksowego i stabilnego systemu edukacyjnego, który byłby wdrażany na każdym poziomie kształcenia, poczynając od przedszkola. Uzasadnia to udział w spotkaniu przedstawicieli MEN, którzy mogą oczywiście doprosić swoich ekspertów.

Dziękuję państwu posłom za rzeczową dyskusję i interesujące uwagi oraz spostrzeżenia. Jestem przekonany, że resort i Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego posłużą się dzisiejszą dyskusją jako kanwą do przygotowania kolejnego spotkania, które, mam nadzieję, w niedługim czasie zostanie zorganizowane.

Zamykam dyskusję na temat dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.”. Czy ktoś z państwa posłów zgłasza sprzeciw wobec przyjęcia dokumentu z druku nr 1547? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury pozytywnie opiniuje przedłożony raport i przedstawi go Wysokiej Izbie w postaci sprawozdania. Musimy dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Czy są jakieś kandydatury? Bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Zgłaszam kandydaturę pana przewodniczącego Polaczka.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła propozycję posła Mrówczyńskiego. Sprzeciwu nie słyszę. Bardzo dziękuję.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie pkt 1, ale nie kończymy jeszcze posiedzenia. Mamy bowiem pkt 2 porządku dziennego, który przewiduje przyjęcie dezyderatu Komisji Infrastruktury do ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim. Przypominam, że 18 maja odbyło się wyjazdowe posiedzenie Komisji, która zapoznała się kompleksowo ze stanem infrastruktury drogowej i kolejowej i na podstawie wniosków z tego posiedzenia został opracowany projekt dezyderatu, który państwo posłowie macie przed sobą. Sądzę, że nie ma potrzeby odczytywania na głos jego treści.

Czy ktoś wnosi jakieś uwagi do treści dezyderatu? Nie widzę. Proponuję, aby przyjąć dezyderat. Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury przyjęła dezyderat do ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję jeszcze raz wszystkim za udział. Zamykam posiedzenie Komisji.